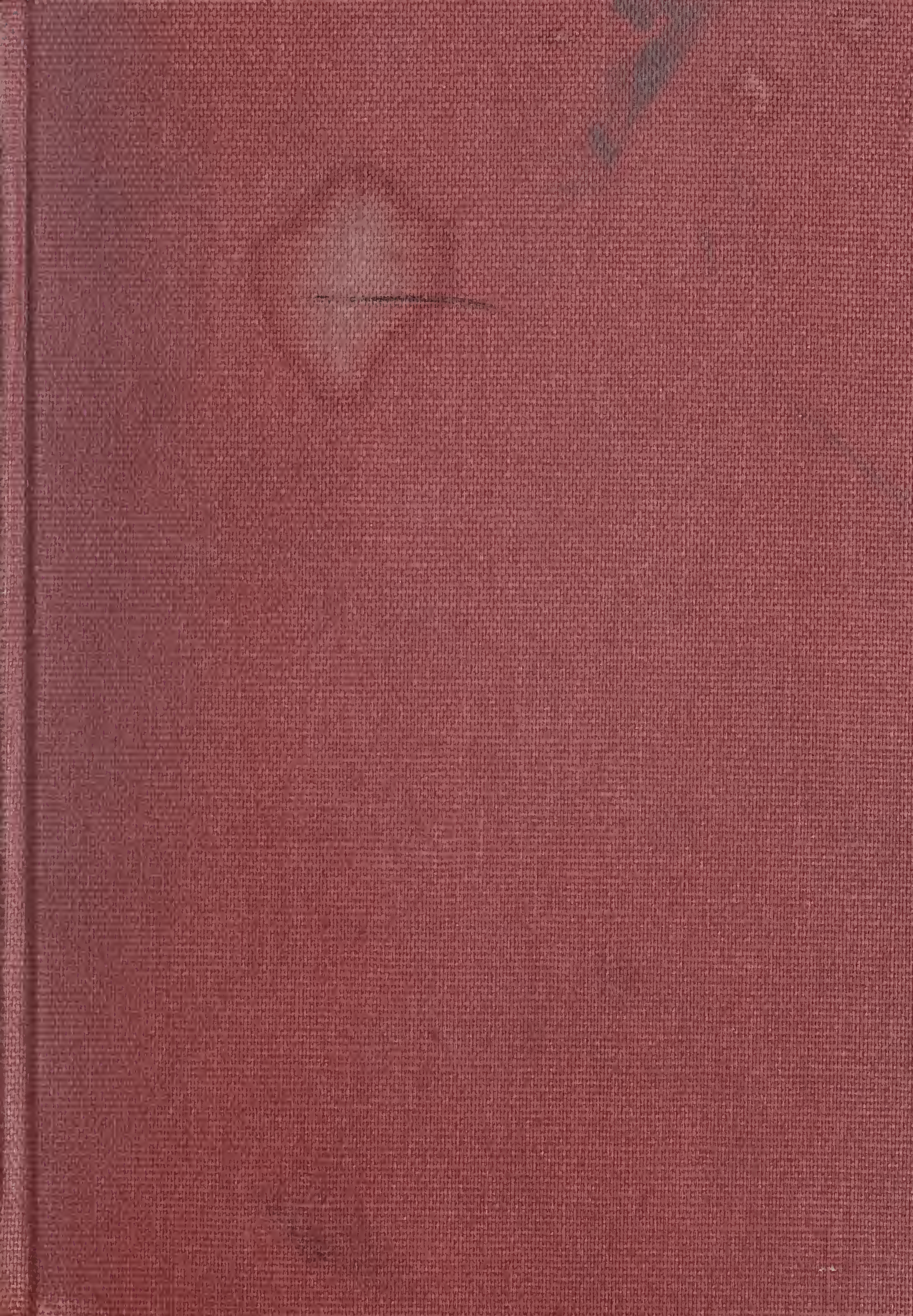
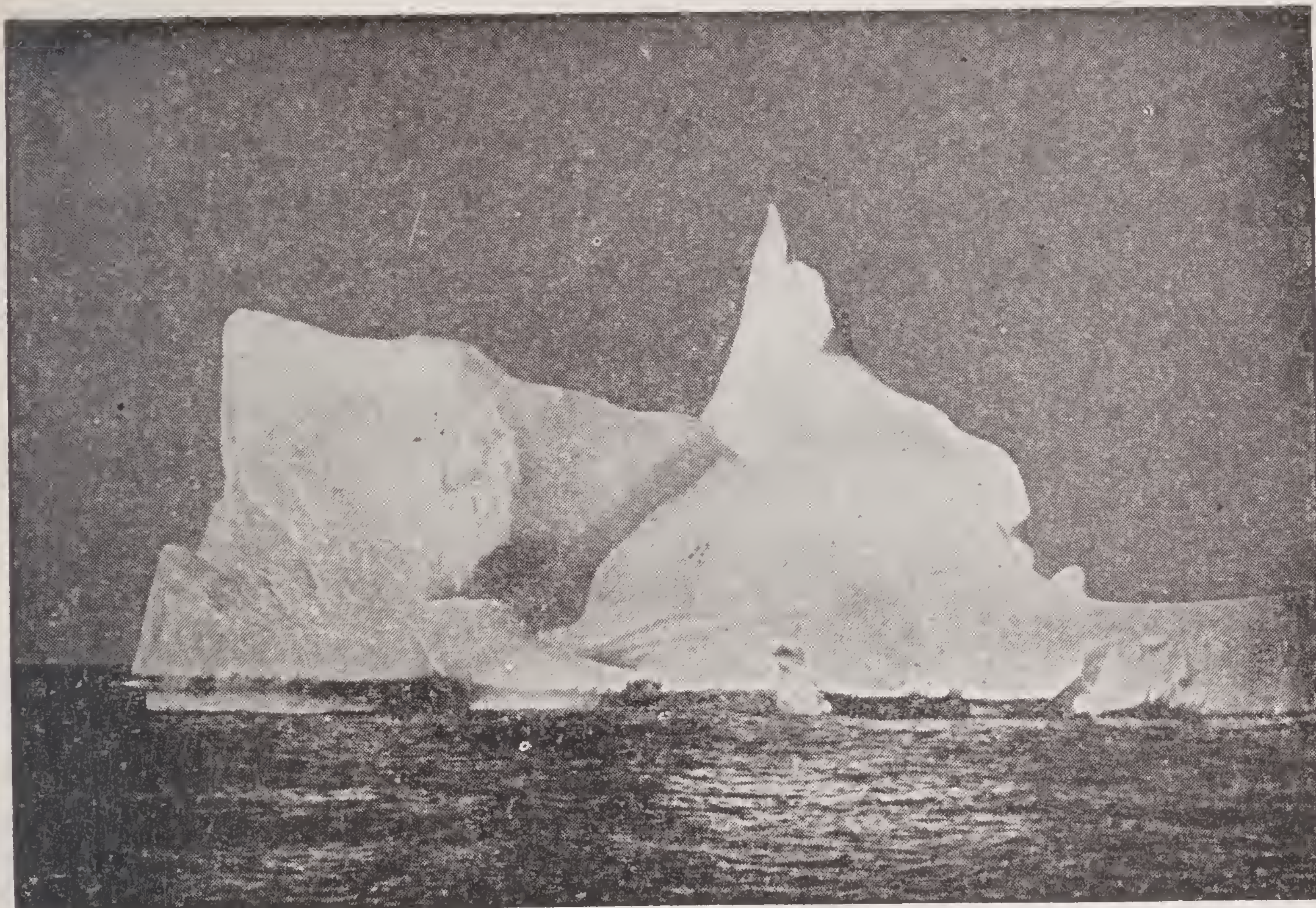




International News Service.

EN AF POLARHAFVETS TITANER I SAKTA MAK DRIFVANDE MED STRÖMMEN.



STORA MATSALONGEN I TITANIC.



Photo Underwood & Underwood.

KAPTEN E. J. SMITH,
Befälhafvare å Titanic. Gick till botten med sitt fartyg.

Berättelsen
om
TITANIC
och dess förfärliga undergång.

Den största olycka som någonsin drabbat en oceanångare.

Mer än 1600 menniskolif förlorade.

Fasaväckande scener och hjeltemodiga uppoffringar
berättade af

DE KVARLEFVANDE.

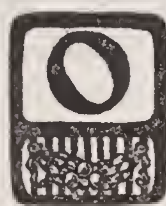
RIKT ILLUSTRERAD.

Kompilerad af den kände författaren
MARSHALL EVERETT.

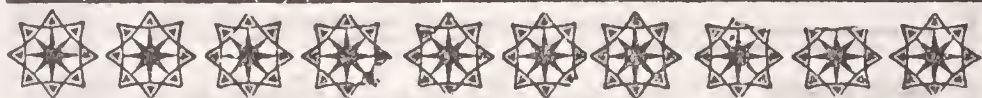
Öfversatt af
ALGOT E. STRAND.

P. A. LINDBERG & CO.,
162 N. Dearborn St.,
CHICAGO

Omärkta Grafvar



O hvilken begrafning var icke detta! Icke så som när någon bäres från sitt hem omgifven af gråtande skaror och mildt föres till de gröna fälten och fridfullt nedlägges under torfvan och blommorna. Ingen prest var der att förrätta begrafningen. Det var en oceangraf. Misten var det enda sorgfloret öfver begrafningsplatsen. Ingen spade tillredde grafven, ingen klockare fyllde tillbaka den uppkastade mullen. Ned, ned sjönko de, och de qvickt återvändande vattnen jemnade ut hvarje krusning och lemnade hafvet som om det aldrig funnits!—*Beecher.*



Tillegnad

dem, hvilka genom sitt handlingssätt och uppträdande följde i Hans fotspår som led på korset och som nu sofva i hafvets omärkta grafvar.

Större kärlek har ingen än att han låter sitt lif för sina vänner. Joh. 15: 13.



Företal.

Den ödesdigra sammanstötningen med ett isberg midt i oceanen af jetteångaren *Titanic* — det praktfullaste exemplar af modern skeppskonstruktion — och den förfärliga förlusten af 1,635 af dess 2,340 passagerare tager med rätta sin plats i verldshistorien som den största af alla sjöolyckor.

Titanic var ett flytande lyxpalats, det största och vackraste ångfartyg som någonsin byggts, var stadt på sin första resa öfver Atlanten och sökte dervid naturligt att följa den kortaste kursen och drefs till sin största hastighet. Hennes 2,340 passagerare voro till större delen stadda på lustresa och räknade bland sig några af de rikaste och mest framstående personer från båda sidor af Atlanten. De hyste ett så absolut förtroende till ångaren, att de, till och med efter sammanstötningen och då den höll på att sjunka, icke kunde förmå sig att tro, det dess undergång var möjlig.

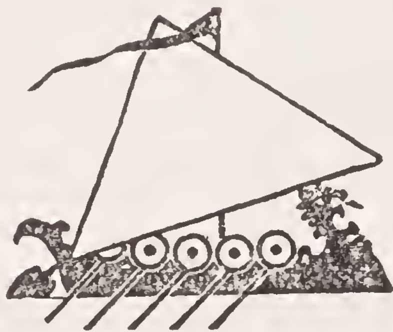
Men "det största och vackraste ångfartyg som någonsin byggts" råkade rätt medan det majestätiskt plöjde sin väg att törna emot ett ofantligt isberg, hvilket låg utsträckt många mil i hafvet. Fartygets sida bräcktes in och dess ångpannor exploderade vid beröringen med det iskalla vattnet, och dock blefvo endast få passagerare skrämda.

Icke förrän de tjugo lifbåtarne lade ut med sina protesterande laddningar och fartygets däck började i betänklig grad luta på sned, började passagerarne att inse det fara verkligen var å färde. Fartyget gick till botten, och nattens stillhet afbröts af offrens hemska jemmerrop, då de nu plötsligt drogos ned i sin våta graf.

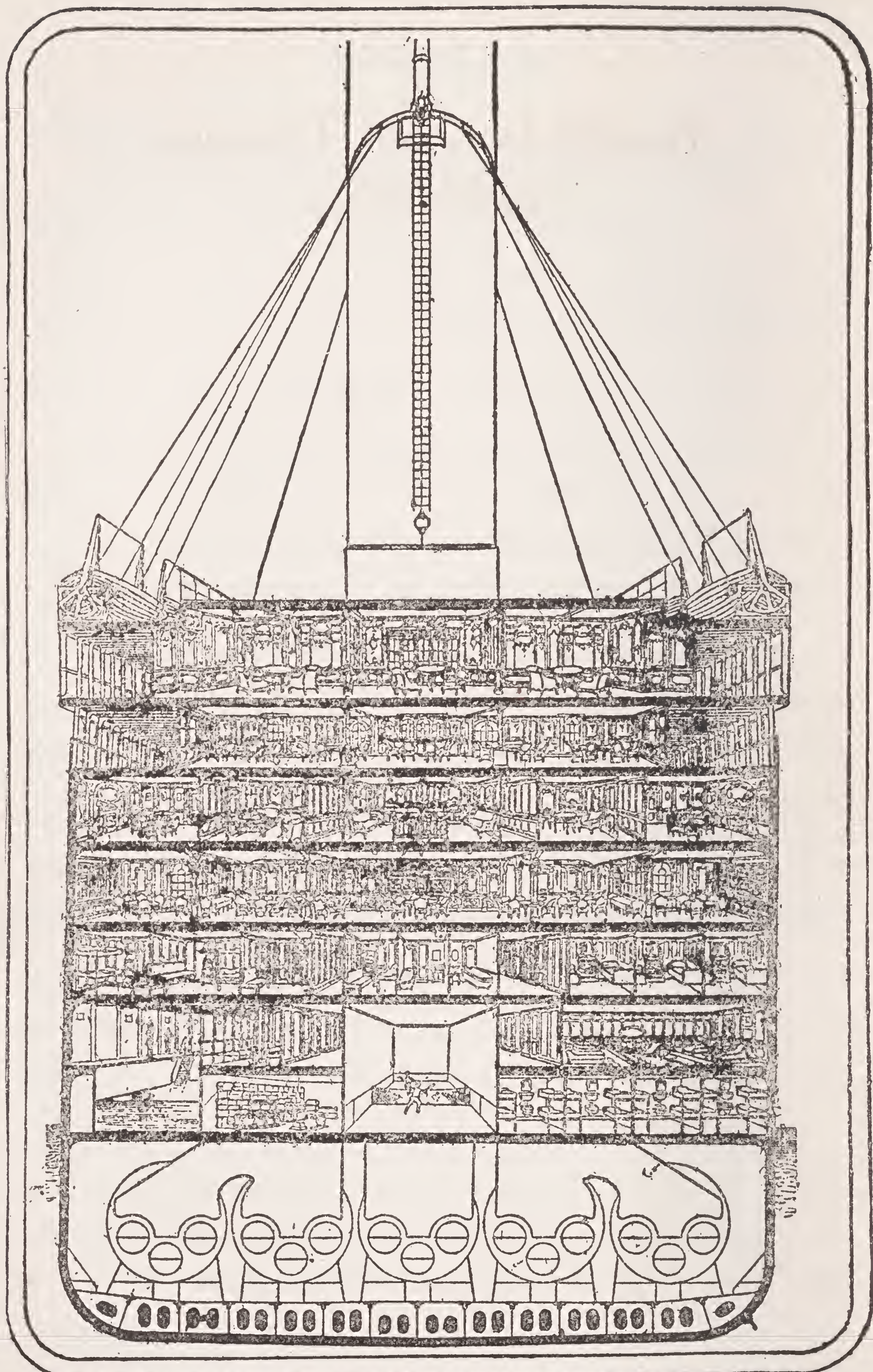
Fyra timmar af ångest och fasa tillbragtes af dem som voro i lifbåtarne, der de dessutom ledo oerhördt af köld och förtviflan, innan de bergades af ångaren *Carpathia,* som med trådlös telegraf kallats till hjelp. Rörande berättelser om mod och uppoffring göra tilldragelsen till en af den nyare historiens mest impressiva tragedier. Det faktum att denna uppoffring af lif kunnat förebyggas helt enkelt genom ett tillräckligt antal lifbåtar utgör en hemsk tilldragelse af nutidens kommersiella anda som helt lättsinnigt tager om hand tusentals menniskor och förlitar sig på att lyckan skall förebygga fara.

Tilldragelsen lemnar en förskräcklig lärdom efter sig. Andras brottsliga försummelse fingo dessa hundratal oskyldiga menniskor godtgöra med sina lif. Det blir nödigt att som en varaktig minnesvård öfver dem skarpa lagar stiftas och skipas, hvilka skydda de millioner som framdeles våga sitt lif på oceanen.

I denna bok är den rysliga berättelsen om tilldragelsen klart framställd, äfvensom fakta om fartyget, resan, passagerarne, de rörande detaljerna af olyckan samt de qvarlefvandes berättelser i första hand. Hela den hemska historien finnes här.



Innehåll.



TVÄRSEKTION AF TITANIC, VISANDE DESS MÅNGA DÄCK.

Berättelsen om Titanics undergång.

KAPITEL I.

De båda Titanerna.

När *Titanic* lade ut från sin docka för att anträda sin första och enda resa gick en liflig rörelse genom alla ombord. Sotiga slafvar arbetade och svettades nere i den bländande hettan i maskinrummet, på de luftiga däcken befunno sig ryktbara och mäktiga män samt millionärer på lustresa, för hvilka fartyget var utrustadt med en öfverdådig lyx. Å tredje klassen befunno sig horder af emigranter trängda tillhopa inom ett begränsadt utrymme men med hjertat i brand för deras förhoppningars nya och fria land. Dessa, såväl som han, hvars maktpåliggande vård placerade honom högt öfver alla de andra, — anförtrodd de öfrigas lif, som han var — denne man, den gamle grånade sjöbussen på kommandobryggan, likaväl som alla hans passagerare af de mest olika nationaliteter, genomilades af en känsla af triumf, då de vände ansigtet mot djupets okända faror, en triumf, alstrad af stolthet öfver det enormt stora och underbara skepp som bar dem.

Ty *Titanic* var det största skepp som någonsin funnits i verlden. Ångaren utgjorde höjdpunkten af konstruktionsskicklighet, af kraft och ett förtrollande förkroppsligande af en oerhörd mängd af luxuösa inrättningar, för hvilka endast jordens rikaste kunde betala. Kostnaden för *Titanic* var ofantlig

— många millioner dollar — och det hade tagit många månader att bygga den. Dessutom (bäst af allt) var den så godt som osänkbar, påstodo dess egare; man kunde genomborra dess skrof hvar som helst, bakom befann sig ett vattentätt skott, ett säkert försvar mot den rasande oceanen.

Rasande är just det rätta ordet — ty i all sin fullkomlighetstriumf var *Titanic* endast menniskans senaste utmaning mot hafvet. Hvarje dess tillbehör utgjorde ett trots mot djupets magt och majestät. Skeppet är icke oceanens brud; stålskrof och mast, svängande propeller och bultande maskinhjerta (allt produkter af den tjenande och undergörande elden) — hvilken gemenskap hafva dessa med den vilda och våta vattenöknen? De äro ett trots mot och ingen affinitet till det kalla, främmande och obeständiga element, som alltjemt hotar att öfverväldiga dem.

Men ingen ombord å *Titanic* drömde om någon fara, när den med fören vände näsan mot vester och dess propellerblad började sina rytmiska slag, hvilka icke fingo upphöra, innan Atlanten var passerad. Af alla de statsmän, journalister, författare, ryktbara financierer etc. som befunno sig bland passagerarne, i hela detta lysande sällskap kan man väl betvifla att någon befann sig, som hade den minsta obehagliga förkänsla af en förestående fara. Andra skepp kunde i all säkerhet komma och gå, så mycket mer detta monster — ja, om en olyckshändelse verkligen inträffade och det värsta hände, så vore den bokstafligen *för stor* att sjunka! Sådant var det instinktiva resonnemanget af dess passagerare och besättning och sådan den tanklösa opinionen af den del af verlden, som läste om ångarens afresa på den olycksdag som markerade början af dess första resa och den sista.

Utan tvifvel hade ångarens namn någon skuld till denna opinion: Den var döpt till *Titanic* — liksom skulle den vara beslägtad med forntidens ryktbare fabeljettar, som kallades *Titaner,* och hvilka förde ett rasande krig mot sjelfva skapelsens naturkrafter.

Ut bar det med denna skeppens jette att gladt möta och tillbakakasta vågsvallen och stötarne från Oceanens mägtiga element; det nyaste maskineri som skapats under menniskans eviga krig mot naturen, en produkt af tusende hjernor och bärande myriaders förhoppningar. Och för denna verldens illa öfvervägda opinion föreföll den troligen till och med arrogant i sin väldiga magt liksom de element den plöjde och som bar densamma — de sopande vindarne öfver och den svallande vågen inunder. Men detta var endast vid dagsljus, när *Titanic* iakttogs nära land, hvarest finnes en mångfald föremål, vid sidan af hvilka detta det största af alla skepp syntes stort. Om vi föreställa oss detsamma ensamt skymdt af nattens enslighet och omätlighet — en lysande fläck — ingenting mer — på det vidsträckta djupet, under det dess gladare gäster dansa och de öfriga skämta eller slumra i säkerhet — om vi tänka oss fartyget så i dess verkliga förhållande, så förefaller det icke alls öfvermodigt eller arrogant öfver sin styrka, endast en svag och främmande skepnad alldeles för klen för dess last af dyrbara själar, plöjande en smal väg öfver det tomma vattenfältet, hvilket är fyldt af hemliga förstörelsekrafter och i jemförelse med hvilka den är lika ömtålig som ett kräftskal.

Mot *Titanic* hade satts i rörelse en massa, som det tagit en lång tid att samla, ett århundrades magasinerade kraftsamling, så mycket större än något menniskoverk, som oänd-

ligheten är större än talet 1. Tåligt hade det utsträckt sig öfver stora ödemarker. På en af Grönlands höjder hade för åldrar tillbaka avalancher af is och snö sammanstött, vällts tillsamman och sedan rört på sig, några få tum på ett år, en evolution, som icke har något att skaffa med tid. Det var det verkliga, oundvikliga gräfvande ut en dal för sin bana, med axlarne skubbande branterna från sin stig. Ändtligen nådde glacieren det öppna ishafvet och en mils bredd af densamma bräckte af och flöt slutligen frigjord åstad.

Styr Försynen direkt allt som sker? Och störde den kraft, som anordnat på minuten hvarje planets resa, upp berget från dess sömn i snö och sände det att drifva ned i hafvet på precis den tidpunkt och precis på det ställe i vattnet, der en lysande punkt dansade — den lilla *Titanic* — för att der vara i vägen och bringa förderf.

Det är mycket beqvämt att på detta sätt tillskrifva den Oändlige styrandet af naturens märkvärdigare fenomén; våra lagar kallar dem "acts of God"; vår instinkt (efter århundraden af civilisation) ser fortfarande i jordbäfningen en speciell manifestation af Hans kraft och i öfversvämningen ett bevis på Hans vrede. Den flytande faran af hafvet och isen äro i klass med dessa. De förfärade, som från sitt skepp iakttogo det öfverväldigande monstret, säga att det var vidsträckt och förfärligt öfver all beskrifning, hundratals fot högt, många mil i utsträckning, svart, enär det icke rörde sig under någon måne, och hemskt påminnande om menniskans hjelplöshet inför den omätliga skapelsen. Se endast, huru genom ett blott vidrörande, knappast en skrubbning — ett af mensklighetens stoltaste verk, alla tiders största fartyg, blir fångadt i sitt

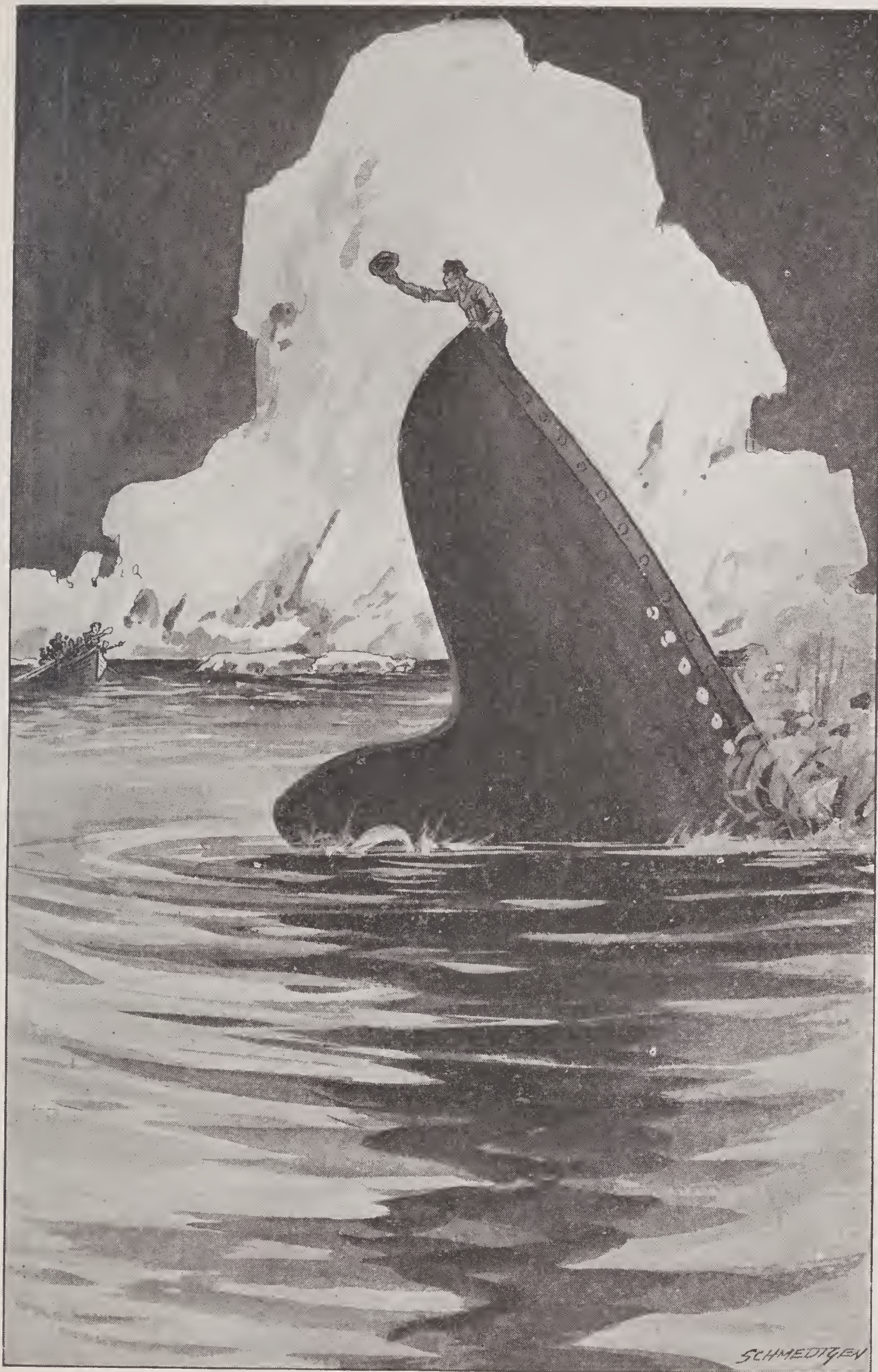
lopp, sönderrifvet, odugliggjordt och sänkt. Den verklige Titanen har öfverändakastat leksaken.

Ja, det är lätt att se Gud endast i naturens stora manifestationer, men emellanåt kunna vi höra Honom tala äfven med en stilla, låg röst. Hundratals menniskor fingo detta intryck under olycksnatten. När den store stålstarke Leviathan sjönk i djupet, hörde de som befunno sig i lifbåtarne bland dånet och disharmonien på afstånd kommande öfver vattnet en klar, fastän darrande, ljuf melodi, en tros-hymn — i högsta grad segerviss öfver djupen! Menniskorna hade lemnat sitt arbete för att gå in i evigheten och vände sig till Gud.

När hon bygger och berömmer sig öfver sina *Titanics,* kan menniskan vara stor, men det är endast då hon är beröfvad hvarje spår af verldens pomp och magt, hon närmar sig det sublima. De som befunno sig på vraket hade varit der från början, tills den förskräckliga sammanstötningen egde rum. Höjdpunkten nåddes, då män, berömda för intelligens och ansedda arbeten, män af titlar och i framstående ställning, som arbetade som sanna kamrater med fördäckspassagerarne för att tillse, det alla qvinnorna och barnen voro säkert placerade i lifräddningsbåtarne. Detta gjorde de med ett beundransvärdt lugn, under det att ångaren höll på att sjunka och hvarje ögonblick förde vattnet närmare till dem, jublande alltefter som hvarje fullastad båt rodde iväg och hurrande tills isberget återgaf deras rop. Ganska ringa fruktan visade sig, lugn orädsla var här utmärkande för en hög kallelse. Kapten Smith var verkligen rädd, men det var endast för de för Gud dyra varelser, som voro anförtrodda i hans vård. Och huru manligt sökte han icke i början att underskatta faran, tills de stigande vågorna som smögo sig

öfver däcken uppenbarade den förskräckliga sanningen. Nu var tiden inne för en panik! Hvilka rop hördes icke! Hvilka skilsmessor och hjärtrörande farväl! Hvilken kärlek uppenbarade sig icke här, när man och hustru höllo på att skiljas i en stund, som betydde oundviklig död för en af dem. Men under hela denna fasans tid förblefvo *Titanics* hjeltar sanna, deras hjertan gåfvo icke vika för faran. Och slutligen, när allt var gjordt, när den sista öfverfyllda båten lagt ut, när det kalla vattnet kändes tränga sig på i mörkret, blefvo dessa som frivilligt afbidade döden ett lysande exempel på de heliga orden: "Större kärlek har ingen man än att han låter sitt lif för en vän" — de kastade hjeltemodet till sido för ödmjukhet och reste sig derigenom till det högre, kastade sig sjelfva i Hans armar, som sjelf gick på vattnet till ett sjunkande skepp, under det de med inspiration sjöngo den enkla tros-hymnen: "Närmre min Gud till Dig!"

Sålunda gaf menniskan här ånyo ett bevis på sin öfverlägsenhet bland skapade varelser — hon ensam har rättighet att återvända till den osynlige Upphofsmannen till dem alla. Fastän omgifven af elementens förfärliga och vidtfamnande Titaner och sjelf en byggare af sådana leksakstitaner som det skrytsamma skeppet, hvilket är underkastadt hafvets och luftens nycker, som göra hennes förnämsta verk omintet, förenar sig icke desto mindre hennes ande med den kraft som hon kan tänka sig men icke se. Hon blir öfvertygad att hvarken död eller lif eller englar eller furstadömen eller makter eller de ting som nu äro eller de ting som komma skola eller höjd eller djup eller någon annan skapad varelse skall vara i stånd att skilja henne från Guds kärlek. *Fred S. Miller.*



"Den ädlaste döden är,
När man dör för man."



"I dagningen syntes ljusen på horisonten från räddningsskeppet Carpathia."

KAPITEL II.

Berättelsen om Titanic.

Den "Osänkbara" Titanic stöter på ett isberg och sjunker. — Hundratals offer få en förtidig död endast till följd af brist på tillräckligt antal räddningsbåtar. Fakta om skeppsbrottet.

Det väldiga skeppet *Titanic,* båtbyggarnes triumf, hyste inom sig ett antal lyckliga menniskor, som voro intresserade af att vara bland de första på ångarens första resa, och denna försökte naturligtvis att plöja sin första atlantiska tripp på den kortaste möjliga tid. Atlanten låg då lugn och klar. Bland de nöjessökande kom der en lindrig stöt, ångaren just skrapade emot ett isberg — några få minuter, och allt var förändradt — derpå följde det nära nog otroliga. Naturens titan och den titan som menskligt snille konstruerat möttes i den öppna oceanen. Naturens titan och den af menniskor konstruerade *Titanic* drabbade tillsammans ute i Oceanen. Isberget slet öppet skeppets sida och utsatte dess ångpannor för det iskalla vattnet, förorsakande dessas explosion och kastande tusentals menniskor i en förtidig graf på den korta tiden af två timmar. Detta är i korthet den tragiska historien om det underbara oceanpalats, som med de bästa välönskningar och allting gladt seglade ut från hamnen på sin första jungfruliga tripp. Den 14 April, 1912, begrafven på mer än 2,000 famnars djup gick denna britiska stolthet till botten med 1,635 af sina olyckliga passagerare.

En mera uppskakande och beklaglig tilldragelse har aldrig skrifvits på historiens blad — heller aldrig ett större rekord af mensklig uppoffring och hjeltemod.

Titanic utgjorde höjdpunkten af skeppsbyggnadskonsten och den afseglade på sin första resa beledsagad af en beundrande verlds välönskningar. Dess luxuösa inrättningar stodo öfver all kritik. Sköna salonger, läs- och hvilorum, palmträdgårdar, turkiska bad, privata bad, en gymnastiksal, en simbassäng, ett balrum och en biljardhall, ja, allt som mensklig uppfinningsförmåga kunde hitta på fans der. Ångarens mekaniska konstruktion troddes vara fullkomlig, och passagerarnes tro på dess "osänkbarhet" var nästan orubblig. Den förde ett nästan fullt passagerareantal, 2,340 personer, besättning inberäknad, och var försedd med tjugo räddningsbåtar, deraf sexton vanliga och fyra "collapsible" sådana — hvilka kunde rymma omkring tredjedelen af dess passagerare. Bland dessa befunno sig några af de rikaste och mest framstående män från båda sidor om Atlanten: John Jacob Astor, major Archibald Butt, Benjamin Guggenheim, Isidor Straus, Charles M. Hays, Arthur Ryerson, Henry B. Harris, William T. Stead, Jacques Futrelle och många andra måste tillsätta lifvet likaväl som de ringaste fördäckspassagerare.

Efter den vanliga konserten på söndagsaftonen den 14 April höllo passagerarne på att gå till hvila eller roa sig med kortspel och i läsrummet. Några få befunno sig på däck, njutande af den herliga aftonen, det klara och lugna vädret. Men plötsligt kändes en lindrig vaggning af fartyget, så lindrig att många icke ens märkte den. "Skrubbade mot ett isberg, ingenting farligt," anmärktes af några, hvarefter de fortsatte med kortspelet. Klockan var nu 11:40 e. m. Många

menniskor gingo till sängs utan att vidare tänka på saken. Isberget hade observerats på endast en qvarts mils afstånd och för sent att synnerligt minska ångarens hastighet, hvarför denna rusade in i ismassan, som höjde sig endast omkring åttio fot öfver hafsytan, men sträckte sig mycket långt ned under densamma. Skakningen af sammanstötningen var så ringa, att den knappast observerades af flertalet passagerare. Icke förty var det dock en stöt som bragte döden med sig. Ty *Titanic* med sin ofantliga fart af 21 knop i timmen råkade mot den knifliknande kanten af isblocket under vattnet och fick sin sida uppskuren och de vattentäta skotten bräckta. Detta orsakade dess gradvisa sjunkande, hvarigenom det iskalla vattnet kom på de heta eldstäderna och ångpannorna, hvilka arbetade under högtryck, och framkallade en explosion och sände fartyget till botten inom två och en half timme, sedan det stött mot isberget.

Kapten Smith öfvertog befälet så snart ångaren stött på, och maskinerna stoppades ögonblickligen. Det plötsliga upphörandet af den annars ständiga vibrationen tilldrog sig passagerarnes uppmärksamhet mera än sjelfva kollisionen. Passagerarne beordrades att genast taga på sig lifbälten, och båtarne iordninggjordes, ehuru passagerarne hela tiden trodde att så skedde endast som ett ytterligt försigtighetsmått.

I den första båten befunno sig nästan uteslutande män, enär knappt några qvinnor befunno sig på däck. Uppassare och uppasserskor beordrades under däck för att kalla passagerarne från deras hytter, och dessa kommo rusande ut somliga i nattdrägt, andra åter i sällskapsdrägt. De blefvo visserligen litet uppskrämda af ordern men voro ännu fullt fasta i sin tro på *Titanic*. Regeln: "qvinnorna först" tillämpades

strängt. Motvilligt läto hustrurna slita sig från sina män och de placerades i båtarne af dessa under försäkran, att de skulle följa efter i andra båtar. På detta sätt lastades båtarne med qvinnor och barn, protesterande men mestadels passiva, jemte två eller tre män att sköta årorna. Allt försiggick med beundransvärd ordning. Ingen vild rusning för säkerhet förekom; männen stodo qvar å däcket och afsände qvinnorna utan vidare svårighet. Ett rykte var i omlopp att männen och qvinnorna måste placeras i olika båtar äfvensom att det fanns båtar på fartygets andra sida, hvilka helt enkelt skulle afgå senare. Många trodde också, att deras båtar snart skulle blifva kallade tillbaka — att det hela egentligen belöpte sig till en kort exkursion. Sålunda afgingo båtarne, och det var först när de voro ett godt stycke ute på sjön passagerarne insågo att fara verkligen var på färde. De blefvo snart öfvertygade om *Titanics* hopplösa belägenhet.

Allt eftersom *Titanic* sjönk, nådde vattnet maskinerna, och en explosion gjorde, att ångaren lutade åt ena sidan slutligen så betydligt att man endast med svårighet kunde gå på däcken. Man höll ännu på att lasta qvinnor och barn i båtarne, och den sista hann nätt och jemt lägga ut, innan fartyget sjönk.

Den dödsdömda mängden af passagerare och betjening delade dess öde. Somliga gingo ned med ångaren och summo till vrakbitar, när de kommit i vattnet. De flesta af dessa drunknade, men några undsluppo döden såsom genom ett underverk och blefvo uppfångade af båtarne eller höllo de sig flytande med tillhjälp af träbitar från fartyget.

Fartyget sjönk kl. 2:20 på måndagsmorgonen. Dess flaggor vajade, dess kapten stod på sin plats å kommandobryggan,

från fönstergluggarna lyste de elektriska ljusen, flertalet af passagerarne voro på däck skådande ut mot hafvet, dess musikkår spelade "Närmre, min Gud, till Dig," det var sannerligen ett gripande ögonblick.

Nu slocknade ljusen, den svarta kolossen sjönk och de många hundrade menniskornas förtviflade dödsskri skar genom nattens stillhet.

Allt detta var snart öfver, men lidandet i räddningsbåtarne varade många timmar. Det var bittert kallt till följd af isbergets närhet. Många af båtarne voro halfva af det iskalla vattnet, ingen var tillräckligt påklädd. I några båtar måste qvinnor taga hand om årorna och rodde med blödande händer. Båtarne voro icke försedda med proviant eller vatten, belysning eller beqvämligheter af något slag, och när *Carpathia*, som tillkallats medels gnisttelegram, hunnit dit, kunde de endast signalera med fragmenter af bref och tändstickor, som några af passagerarne hade med sig.

I fyra långa timmar drefvo de omkring nästan förfrusna och genomvåta, tills det goda skeppet *Carpathia* tog dem ombord. Lyckligt och väl placerade i hytter fingo de torra kläder och mat, de blefvo uppvärmda men ingalunda tröstade. Efter bergningen hölls en tacksägelsegudstjenst och en begrafningspredikan öfver de döda — en af de mest hjertslitande scener som någonsin skådats.

Sålunda ändades *Titanics* korta bana, men dess historia skall lefva länge i hjertat hos de sörjande öfverlefvande, och till hela verlden bär den ett budskap som icke kan ignoreras — det budskapet att offrandet af menniskolif till sjös icke får ega rum för att tillfredsställa kommersiell girighet.

När det vackra och falska skeppet *Titanic* gaf sig åstad på sin första resa med sina 2,340 passagerare, kunde de icke drömma att deras öde skulle blifva att lära verlden en lexa — att de skulle blifva instrument att demonstrera skeppsredares brottsliga försummelse, då de sända ut luxuriöst inrättade fartyg försedda med alla beqvämligheter med undantag af den aldra vigtigaste — räddningsbåtar.

Den stora oceanångaren — representerande höjden af skeppskonstruktion — gick till sin undergång efter att hafva stött på ett isberg i sin kurs, en olyckshändelse som troligen var oundviklig, ehuru större försigtighet kunde iakttagits beträffande dess hastighet.

På de tjugo svaga räddningsbåtarne föll bördan att hålla de 2,340 passgerarne flytande tills hjelp hann anlända, med det resultat, att endast 745 personer undgingo döden i vågorna.

Anledningen till olyckan är odisputabel och skälet till förlusten af så många lif är lika klart. De qvarlefvandes berättelser om de fasor de undergingo hänvisa på ett enkelt och ominöst faktum: brist på tillräckligt skydd af menniskolif betalte en förfärande skatt åt hafsbottnen med 1,635 personer.

I all sin storartade förskräcklighet äro berättelserna om katastrofen utan like: påstötningen af isberget, lastandet af båtarne, de ångestfulla afskeden, de förtviflade sprången i hafvet, de fruktansvärda timmarne på vattnet för räddningen och de bittra underrättelserna om de förlorade, alla dessa omständigheter röra hjertat till sympati och samvetet till att fordra lagar så stränga, att dylika sorgespel undvikas i framtiden.

Dessa mördade hundraden äro endast ett nytt offer åt den kommersiella vinstens gud. En vacker dag, är det skrifvet, skola vi upphöra med dessa hedniska offer; vi skola fordra lämpliga säkerhetsmått för vårt folk, äfven om det måste ske med uppoffring af några få lumpna dollar. Nu är rätta tiden.

Lagar skola stiftas och lagar skola skipas och framtidens millioner skola gå till sjös i fartyg försedda med tillräcklig bergningsmateriel. Detta är den tjenst som gjorts verlden af *Titanics* martyrer.



—CLEVELAND PLAIN DEALER.

I spänd väntan.

KAPITEL III.

Yttersta spetsen af ett isberg rifver sönder Titanics botten.

Den jettestora ångaren under full fart får bokstafligen sina inelfvor utrifna af ett isberg. — Stöten kännes obetydligt. — Passagerarne trodde under den första halftimmen att endast ringa skada åstadkommits och togo saken lugnt. — Många stannade i sina hytter.

Det var den nedsänkta spetsen af ett isberg af helt vanliga proportioner, som sände Hvita Stjernliniens ångare *Titanic* ned till hafvets botten på ett djup af mer än två engelska mil utanför New Foundlandsbankarne. Fartyget ångade fram med nästan full fart öfver en mildt böljande sjö och under stjernklar himmel under befäl af förste officeren, Murdock, som ett ögonblick efter sammanstötningen lemnade befälet åt kapten Smith, hvilken gick till botten med sitt fartyg.

Räddningsbåtarne som sattes ut fylldes icke till sin fulla kapacitet. Det allmänna intrycket ombord var äfven efter det båtarne aflägsnat sig, att fartyget skulle öfverlefva sin skada, och de passagerare, som voro qvar ombord, trodde ända tills sista ögonblicket att de hade utsigt att få behålla lifvet.

Kaptenen och befälet ådagalade den största tapperhet, och fullkomlig ordning och disciplin voro rådande vid nedfirandet af båtarne, äfven sedan allt hopp uppgifvits om räddandet af fartyget och dem som befunno sig ombord.

Det lugna hafvet dolde döden.

Den store ångaren plöjde sin stråt genom en jemförelsevis lugn sjö, på hvars yta fanns issörja och här och hvar ett antal jemförelsevis oskadliga isblock. Natten var klar och stjernbelyst. Förste officer Murdock förde befälet.

Den första antydan han hade om närheten af ett isberg, kom från utkiken i mastkorgen. De voro så nära inpå berget vid detta tillfälle, att det var faktiskt omöjligt att undvika sammanstötningen med detta.

Förste officeren gjorde hvad andra orädda och påpassliga befälhafvare skulle hafva gjort under liknande omständigheter — det vill säga, han gick framåt med högra propellern och slog back med den venstra på samma gång han kastade om rodret för att kunna göra en snabb vändning och klara isberget.

Ref botten öppen.

Dessa manövrer lyckades emellertid icke. Han lyckades emellertid att förebygga, det bogen af fartyget körde emot isklippan, men näranog hela skeppets styrbordssida blef rifven öppen.

Titanics hastighet, som uppskattades till minst 21 knop, var så kolossal, att den knifliknande spetsen af isberget skar igenom stålplåtarne som en burköppnare.

Stöten var nära nog omärklig. Den förste officeren insåg tydligen icke, att fartyget fått dödssåret, och ingen af passagerarne hade den minsta misstanke att något värre än ett vanligt litet missöde inträffat. Hundratals, som gått till sängs, sofvo och väcktes icke ens af vibrationerna.

Återvände till kortspelet.

För att belysa, med hvilket lugn man i allmänhet betraktade olyckshändelsen, berättas hurusom fyra personer, hvilka befunno sig i röksalongen spelande bridge, lugnt reste sig ifrån bordet och efter att hafva gått ut på däcket och sett ned utefter relingen, återvände till sitt spelparti. En af dem hade lemnat sin cigarr på spelbordet, och medan de öfriga tre tittade ut öfver hafvet, anmärkte han, att han icke kunde umbära sin cigarr, gick derför efter denna och ut igen.

De tre qvarblefvo endast en kort stund på däck. De återupptogo sitt parti under det intryck, att fartyget stannat af anledning, som vore bäst bekant för befälhafvaren och icke innebure någon fara för detsamma. Tendensen hos hela sällskapet ombord å fartyget, med undantag af personalen i maskindepartementet, som hade reda på faran från det inrusande vattnet, var att taga saken från den lätta sidan och i många fall till och med betrakta som löjlig tanken på fara för en så solid konstruktion.

Tröga att inse faran.

Om några minuter sändes uppassarne och andra medlemmar af besättningen omkring att väcka passagerarne. Några vägrade absolut att stiga upp. Uppassarne måste i flera fall bryta upp dörrarne till hytterna för att få de sömniga att inse faran.

Mr. och Mrs. Astor befunno sig i sitt rum och sågo isflaket passera förbi. De kände icke vidare stöten och antogo att ingenting ovanligt inträffat. Båda voro påklädda och gingo ut på däcket i all maklighet.

Icke förr än fartyget började att starkt luta mot styrbords sida, hörde man yttringar af farhåga.

Båtarne nedfiras utan missöden.

Besättningen hade tillkallats att fira ned räddningsbåtarne, af hvilka det fanns tjugo, fyra af dem "collapsible" eller hopvikbara. De båtar, som nedfirades på babordssidan, nådde vattnet utan att kapsejsa. Men några af dem som nedfirades på styrbords sida, hvaribland en "collapsible," kantrade. Alla personer ombord å den kantrade hopvikbara båten, hvilken praktiskt bröts i stycken, räddades af de öfriga båtarne.

Inalles sexton båtar kommo åstad utan missöde. Äfven så sent som då var det allmänt rådande intrycket, att fartyget var säkert, och det råder intet tvifvel, att till och med några af dess officerare trodde så.

Vid nedfirandet af båtarne voro de officerare som hade öfverinseendet beväpnade med revolvrar, men dessa funno de ingen anledning att använda, enär ingenting liknande en panik visade sig, och ingen man försökte att komma i någon båt, medan barn och qvinnor gingo i.

Började hoppa i hafvet.

Allteftersom fartyget lutade öfver mot styrbords sida i en vinkel af nära 45 grader, började de, som trott, att allt var bra och att det vore klokast att hålla sig till fartyget, att få tvifvelaktiga tankar, och icke få hoppade i vattnet. Dessa följdes omedelbart af andra, och inom några få minuter såg man tjogtals personer simma omkring. Nästan alla hade på sig lifräddningsbälten.

En man som hade en pomeransk hund hoppade öfverbord med densamma, men slog sig mot ett stycke vrak och blef nästan bedöfvad. Om några minuter kom han sig emellertid och sam till en af räddningsbåtarne och blef dragen ombord. De flesta män, som voro ombord å *Carpathia,* med undantag

af de besättningskarlar, som bemannat båtarne, hade hoppat i hafvet när *Titanic* gick till botten.

Under instruktion från officerare och befäl roddes båtarne till ett betydligt afstånd från sjelfva fartyget för att komma utom räckvidd för den starka sughvirfvel, som man väntade skola uppstå, då jetteskeppet sjönk. Det märkvärdiga var, att sugningen var så obetydlig, att den knappt var märkbar från den plats, der båtarne befunno sig.

Man hade tillräcklig tid, att nedfira alla båtarne, innan *Titanic* gick till botten, enär den flöt i två timmar och tjugo minuter efter sammanstötningen.

Sådant förtroende rådde öfverallt ombord, att fartyget icke erhållit något dödligt sår, att man icke började utsätta några båtar förr än kl. 12:15, eller tretiofem minuter efter påstötningen. Hundratals af besättningen, en stor del af officerarne, bland dem kapten Smith, stannade ombord till slutet.

Det var tydligt, efter det flera explosioner inträffat, och ångpannorna sprungit, att fartyget icke hade många minuter att lefva.

Sjönk utan mycket väsen.

Det sjunkande skeppet åstadkom vida mindre rörelse än de förskräckta åskådarne i båtarne väntat. De voro tillräckligt nära intill ångaren att se alla de rysliga enskildheterna af sjunkandet. Alla åskådarne voro ense om, att fartygets brutna delar gingo till botten så lugnt, att de voro förvånade.

Åtskilliga af de räddade voro dåligt påklädda och ledo mycket af kylan, men flertalet af dem voro beredda på det värsta. I det ombord å fartyget inträdande mörkret strax efter kollisionen var det omöjligt för dem som befunno sig i båtarne att urskilja de individer, som hoppade i sjön. Man tror att nä-

stan alla hyttpassagerare, som icke gingo öfverbord omedelbart efter det båtarne utsatts, försvunno med officerarne och manskapet.

Hade icke tid att kläda sig.

Några af uppassarne, som utgjorde en del af besättningen å räddningsbåtarne, sågo att efter det fartyget sammanstött med isberget flertalet hyttpassagerare återvände till sina hytter och att det var nödvändigt att köra ut dem och i några fall tvinga lifbälten på dem. Alla öfverensstämma deri att fartygets maskiner stannades omedelbart efter att det gjort det ofruktbara försöket att klara isberget.

Räddningsbåtarnes besättningar utgjordes af uppassare, eldare, kolhyfvare och vanliga sjömän. Det säges, att man hade en ny uppfinning införd för att hastigt kunna nedfira båtarne, men att maskineriet var så inveckladt och männen så obekanta dermed, att de hade svårighet att få ned båtarne.

KAPITEL IV.

Upprörande skildring af olyckan.

Lemnad af L. Beasley, M. A., från universitet i Cambridge, England.

"Resan från Queenstown hade skett utan några anmärkningsvärda tilldragelser. Vi hade mycket vackert väder, och hafvet var lugnt. Vinden var mestadels vestlig eller sydvestlig hela vägen, men ganska kall isynnerhet sista dagen. På söndagsqvällen var det nästan för kallt att stanna ute på däck.

Jag hade varit i säng omkring tio minuter, då jag kl. 11:40 kände en lindrig skakning och strax efteråt en annan men icke tillräckligt stark att orsaka oro hos någon, de måtte nu vara huru nervösa som helst. Maskinerna stannade omedelbart derefter, och min första tanke var, att ångaren förlorat en propeller.

Jag gick upp på däck i min pajamadrägt och fann endast några få menniskor der, hvilka kommit upp samtidigt med mig för att finna ut anledningen hvarför vi stannat. Men ingen visade sig vara orolig.

Vi sågo genom fönstret till röksalongen, att man spelade kort der, och gingo in för att fråga, om de spelande visste något. Det syntes, som om de känt skakningen mera, och genom att titta ut genom fönstret hade de sett ett stort isberg passera nära intill fartygets sida. De trodde att vi endast skrapat emot detsamma en smula och att maskinerna stannats för att se

efter, huruvida någon skada skett. Ingen hade naturligtvis en aning om, att fartygets botten genomborrats af en spets af isberget.

“TAG PÅ RÄDDNINGSBÄLTENA.”

När jag kom ut på däcket igen, iakttog jag, att fartyget lutade från bog till akter, men då jag visste hvad som händt, drog jag den slutsatsen, att några af skotten i fören fyllts med vatten och nedtryckte fartyget. Jag gick ned igen för att taga på mig varma kläder, och under det jag var sysselsatt dermed hörde jag en order utropas:

“Alle man på däck med lifbältena på!”

Vi gingo långsamt upp med bältena öfver kläderna, men äfven då antogo vi, att detta endast var ett klokt försighetsmått af kaptenen, och att vi snart skulle få återgå till hvila. Der var en total frånvaro af panik och uttryck af ängslan, och jag antar att detta kan förklaras af den lugna natten och frånvaron af alla tecken till någon olyckshändelse.

Den verkliga faran var dold.

Fartyget låg absolut stilla, och med undantag af den lindriga lutningen åt ena sidan, hvilken jag icke tror en på tio iakttog för tillfället, voro inga tecken till den annalkande katastrofen märkbara. Skeppet låg som om det väntat order att få fortsätta resan, så snart någon småsak blifvit arrangerad. Men inom få ögonblick sågo vi att öfverdragen borttogos från båtarne och att de besättningar som beordrats till dem voro på sina platser rullande upp de linor, med hvilka båtarne skulle nedfiras i vattnet.

Vi förstodo nu, att saken var allvarsammare än vi trott, och min första tanke var att gå ned och taga på mig mera klä-

der samt något penningar. Men då jag såg menniskor i skaror komma uppför trapporna, ansåg jag det klokare att icke gå i vägen för dem utan stanna der jag var.

Då hörde vi den skarpa ordern:

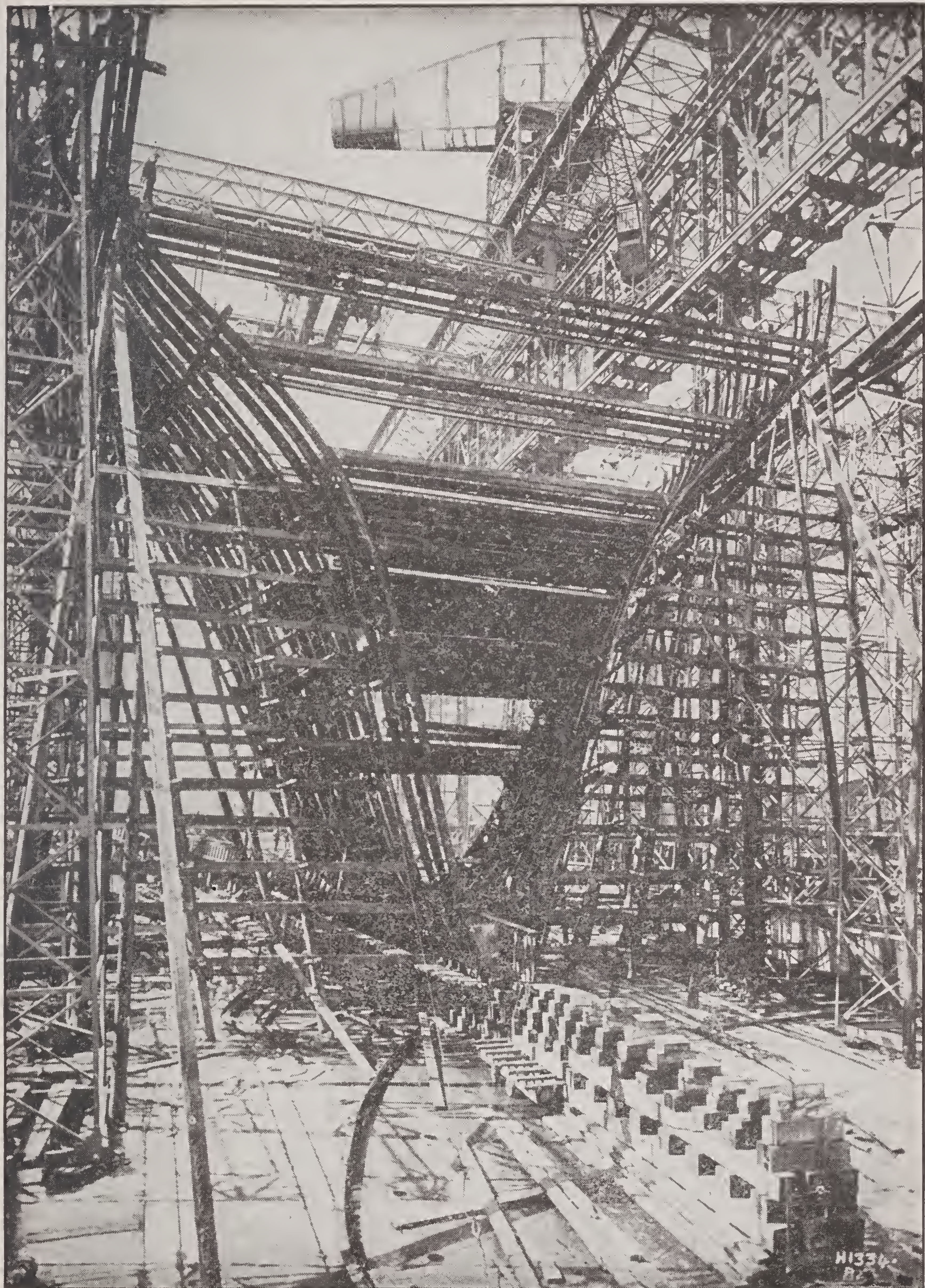
"Alla män stiga tillbaka från båtarne och alla damer gå till däcket inunder, rökrumsdäcket eller däck B." Alla männen stego tillbaka och förblefvo absolut tysta, stödjande sig mot däckets ändrelingar eller promenerande sakta fram och tillbaka.

Båtarne svängdes nu ut och nedfirades från däck A. När de kommit i jemnhöjd med däck B, der alla qvinnorna voro församlade, stego dessa lugnt i med undantag af några få som vägrade att lemna sina män. I åtskilliga fall sletos de med våld från dessa och kördes i båtarne, men somliga fingo sin vilja fram att qvarstanna, emedan ingen fanns som insisterade uppå att de skulle gå.

Då man tittade öfver sidan, såg man båtar redan i vattnet, hvilka helt lugnt aflägsnade sig i mörkret. Nu var turen kommen till båtarne närmast mig att nedfiras, hvilket skedde med betydligt knarrande och gnisslande af blocktrissorna, då de nya linorna gledo igenom dessa till vattnet, hvilket var nittio fot nedanför. Just som en båt firades ned, kom en officer i uniform upp och ropade: "När ni nått vattnet, så ro omkring till trappan och afvakta vidare order jemte de öfriga båtarne!"

Disciplinen god.

"Aye, aye, sir," svarades, men jag tror icke någon båt var i stånd att lyda ordern. När de fått båten i vattnet och hade årorna i gång var det sjunkande fartygets tillstånd sådant, att de som befunno sig i båtarne voro mera förskrämda än de



DEN TORRDOCKA, HVARI TITANIC BYGGDES.



TITANICS UNDERGÅNG. TITANER MÖTAS.

som voro ombord, och vanlig klokhet måste hafva bjudit sjömännen att ro iväg från det sjunkande fartyget, då de sågo, att de ingenting kunde uträtta. Utan tvifvel fruktade de, att sughvirfveln från det enormt stora fartyget skulle blifva ovanligt stor och farlig för en öfverfylld båt.

Hela denna tid fanns icke ett spår till oordning af något slag, panik eller rusning till båtarne, heller inga scener af hysteriskt snyftande qvinnor, så som man skulle vara böjd att föreställa sig vid ett dylikt tillfälle. Enhvar tycktes så småningom få klart för sig, att verklig lifsfara var nära.

När vi slutligen insågo, att vi samtliga inom kort skulle befinna oss i vattnet utan något annat än våra lifbälten att hålla oss uppe, tills någon förbipasserande ångare toge upp oss, var det märkligt att iakttaga, huru lugna alla voro och hvilken sjelfbeherskning som rådde.

Den ena efter den andra af båtarne fylldes med qvinnor och barn, nedfirades och rodde bort i natten. Plötsligt hördes någon yttra, att "männen skola placeras i båtarne på styrbords sida." Jag befann mig på babords sida, och de flesta männen gingo öfver till styrbords sida för att se, om yttrandet var sant.

Jag qvarstannade der jag stod och hörde ropas:

"Fins det några flera damer?" Då jag tittade nedåt skeppets sida, såg jag båten No. 13 svänga i nivå med däck B endast till hälften fylld af damer.

Ånyo ljöd ropet:

"Några flera damer?"

Jag såg ingen komma, och då tittade en besättningskarl upp och frågade: "Fins det några damer på ert däck, herre?"

"Nej," svarade jag.

"Då är det så godt ni hoppar i."

Jag hoppade och föll på botten, just som de skreko "fira!" Just som båten började gå nedåt, hyfvades två qvinnor i största hast genom folkhopen på däck B, och i båten. Ett 10 månader gammalt spädbarn passerades ned efter dem. Nu bar det nedåt, under det besättningskarlarne ropade till dem som firade ned båten att hålla den i jemnvigt. "Aft," "stern," "both together," tills vi voro omkring 10 fot från vattnet. Och nu inträffade det enda ångestfulla ögonblick vi erfarit alltifrån det vi lemnade däcket, till dess vi befunno oss ombord å Carpathia.

En ny fara hotar.

Omedelbart under vår båt befann sig afledningsröret för den kondenserade ångan, och en stor vattenström utkom hela tiden från fartygets sida strax ofvan vattenlinien. Det blef klart, att vi måste hålla oss ett godt stycke ifrån detta farliga ställe, om vi ville undvika att blifva öfversvämmade, när vi nådde vattnet. Vi hade ingen officer ombord, icke heller någon underofficer eller någon medlem af besättningen att öfvertaga ledningen. En af eldarne ropade derför: "Se efter någon af er der, hvar sprinten finnes, som lösgör båten från linorna och drag ut den." Ingen visste, hvar den fans. Vi trefvade och sökte så godt vi kunde i botten och på sidorna, men förgäfves. Det var dessutom mycket svårt att röra sig bland så många menniskor — vi voro sextio eller sjuttio ombord.

Nedåt bar det, och slutligen befunno vi oss på vattnet med våra linor fortfarande qvarhållande oss. Vattnet från afledningsröret spolade båten undan från skeppets sida, men vågsvallet från hafvet dref oss tillbaka dit igen. Resultatet af

alla dessa krafter blef en rörelse som höll oss parallella med skeppets sida och midt under båten No. 14, hvilken ganska snabbt fylltes med män och nu kom ned öfver oss på ett sådant sätt att den hotade att sänka vår båt.

Rösten hördes icke.

"Stanna med nedfirandet af 14," ropade vår besättning, och besättningen på No. 14, som nu var endast tjugo fot ofvanför oss ropade likaledes. Men afståndet till öfversta däcket var omkring 70 fot, och de gnisslande och rasslande blocktrissorna måste hafva döfvat allt ljud för dem som befunno sig ofvanför oss — ty nedåt kom båten — femton fot, tio fot, fem fot, och en eldare och jag reste oss upp och vidrörde den när den sväfvade öfver våra hufvuden. Nästa rörelse skulle hafva släppt den midt på oss, men just innan detta skedde, sprang en annan eldare till linorna med sin knif i handen.

"Ett," hörde jag honom räkna, "två," när hans knif afskar linorna, och i nästa ögonblick hade afledningsströmmen klarerat oss ur vägen just som båten No. 14 nådde vattnet på samma plats vi förut intagit.

Vi drefvo lätt undan, när vi fått ut årorna och styrde direkt bort från fartyget. Besättningen syntes mig till större antalet vara kockar i hvita jackor, två vid hvarje åra, med en eldare vid rodret.

Vår eldare-kapten berättade oss, att han varit på sjön i tjugosex år, men hade aldrig sett en så lugn natt på oceanen. Under det vi rodde iväg från *Titanic* sågo vi oss naturligtvis emellanåt tillbaka, och ett sådant skådespel får man icke mera se under hela sin lifstid.

Titanic stor i döden.

På afstånd iakttog man dess enorma längd och huru dess stora skrof aftecknade sina utlinier mot den stjernbeströdda himmeln, hvarje glugg och salongsfönster upplyst. Det var nästan omöjligt att föreställa sig att något kunde vara i olag hos en sådan leviathan, hade det icke varit för den olycksbådande lutningen af fören, hvarest vattnet nu var nära uppe vid de nedersta portarne. Klockan omkring 2 på morgonen, så vidt jag kan erinra mig, sågo vi att fartyget sjönk ganska fort med bogen och kommandobryggan alldeles under vattnet, och vi förstodo att det nu endast gällde några minuter, innan det skulle vara försvunnet; och så skedde.

Långsamt stupade det framåt på ända med aktern vertikalt i vädret och nu dogo alla ljusen ut, hvilka annars icke för ett ögonblick upphört att lysa sedan vi lemnade fartyget.

Till vår stora förvåning förblef *Titanic* i denna upprätta ställning med bogen nedåt i en tidrymd som jag uppskattade till fem minuter, och vi iakttogo åtminstone 150 fot af *Titanic* resande sig lodrätt ur vattenytan och aftecknande sin svarta kropp mot skyn. Derpå dök den ned.

Hörde de döendes skrik.

Och nu förnummo våra öron de mest fasaväckande ljud en mensklig varelse någonsin lyssnat till — dödsskriket från hundraden af våra medmenniskor kämpande sin dödskamp i det iskalla vattnet, ropande på hjelp med ett skrik, som vi visste icke kunde besvaras. Vi önskade att vända tillbaka och taga upp några af de simmande, men detta skulle betydt detsamma som att öfverfylla vår båt och kostat oss alla lifvet.

Carpathia synes.

Vår räddare visade sig inom några få timmar, och som den svängde omkring sågo vi af alla dess upplysta hytter, att det måste vara en stor ångare. Den låg nu alldeles stilla, och vi måste ro till den. Just då inträffade dagbräckningen, en vacker, lugn dagning med svagt rosenfärgade molntappar och en ny måne hvars skära just syntes vidröra vattnet.

Passagerare, officerare och manskap gåfvo välvilligt upp sina hytter, kläder och andra goda saker åt oss. All heder åt dem!"

Det passagerarecertifikat, som utfärdats af den engelska Board of Trade, angaf omkring 3,500. Samma certifikat föreskref räddningsbåtar för omkring 950, nämligen:

Fjorton stora båtar, två mindre båtar samt fyra "collapsible" (vikbara) båtar.

Räddningsbåtar funnos tillgängliga och synbarligen i tillräckligt antal för alla ombord.

Antalet passagerare, som befunno sig ombord vid kollisionen var:

Första klass 330; andra klass 320; tredje klass 750; summa 1,400. Officerare och besättning 940. Summa 2,340 personer.

Af dessa blefvo följande räddade af *Carpathia*: Första klass 210; andra klass 125; tredje klass 200; officerare 4; sjömän 39; uppassare 96; eldare 71; summa 210 af besättningen. Totalsumman af räddade är 745 eller ungefär 80 procent af räddningsbåtarnes kapacitet.

KAPITEL V.

Räddning af de öfverlefvande.

Endast 745 af de 2,340 själarne ombord på det olyckliga fartyget räddades af lifbåtarne. — Ganska ringa skakning kändes, då ångaren stötte emot isberget.

Med sin ohyggliga last af sorger, olycka och död, bringande glädje till några få men obeskriflig sorg till flera återvände *Carpathia* med de qvarlefvande af den sjunkna *Titanic* ombord till den i sorg försänkta staden och nationen fyra dagar efter olyckan. Den möttes af tusentals menniskor, hvilkas samtal fördes i hviskningar.

De underrättelser *Carpathia* förde med sig voro tillräckligt rysliga att krossa hjertan med sin pathos, men på samma gång komma dem att svälla af stolthet öfver det manliga och qvinliga mod, som ådagalagts inför den förskräckligaste fara och oundviklig död.

När *Titanic* sjönk, fortsatte dess musikkår att spela, enligt hvad de berätta, som voro de sista att lemna det sårade skrofvet.

1,635 *det beräknade antalet döda.*

Enligt den rapport *Carpathia* förde med sig till hamnen beräknades dödslistan till 1,635. *Titanic* hade ombord 2,340 personer, af hvilka 745 bergades. Sex af de senare afledo till följd af de lidanden de undergått, innan *Carpathia* nådde hamnen.

Titanic icke blott framdrefs med hvarje uns ånga den kunde producera under den olyckliga aprilnatten, utan befälet hade order från bolagets högste tjenstemän att göra den snabbaste fart hvaraf den var mäktig. Detta konstaterades af J. H. Moody, en af fartygets qvartermästare, och rorsman under olycksnatten.

"Det var nära midnatt," sade Mr. Moody, "och jag var på bryggan med andre officeren, som förde befälet. Plötsligen ropade han: "kasta öfver rodret åt babord!" Jag gjorde så, men det var försent. Vi stötte emot undervattensdelen af berget."

Ringa skakning kändes.

Enligt hvad de flesta passagerare kunna erinra sig gled *Titanic* fram genom vattnet med samma fart och icke mer än den uppnått under hela resan och vid sammanstötningen lyftes fören just en liten smula ur vattnet och fartyget darrade något. Äfvenså rullade det något. Schocken, som knappast märktes af de flesta ombord, lockade några personer till relingarna. Officerare och underofficerare sprungo fram och tillbaka. Skeppet hade ingen invändig skada lidit, åtminstone icke så vidt passagerarne kunde se.

Der fanns icke ett spår till fruktan eller panik. Allt hvad man kunde se var egnadt att lugna den ringa förskräckelse, som möjligen insmugit sig i några passagerares sinnen hvilka ännu icke voro vana att passera oceanen och hvilka derför kände den lindriga darrningen mera.

Icke en enda person ombord å *Titanic* kanske med undantag af några bland besättningen som arbetade djupast ned, hade reda på omfånget af den lidna skadan. Många passagerare togo sig tid att kläda sig, så säkra voro de att ingen

fara hotade. De kommo upp på däck, öfverskådade situationen, men voro ur stånd att se det ringaste tecken till att *Titanic* rifvits öppen under vattenlinien.

Så snart passagerarnes farhåga delvis lagt sig och de flesta af dem återvändt till sina hytter eller spelbord, spred sig plötsligt i första klassens salong en rapport, hvilken ingen kunde säga hvarifrån den kom, att fartyget höll på att sjunka.

Huru denna nyhet smög sig in från utsidan tycktes ingen få klart för sig. Omedelbart derefter började emellertid besättningen att iordninggöra båtarne.

Då kom darrningen när det skadade skeppets för gled tillbaka från isberget, på hvilket det kört upp med bogen, och återtog sin ställning i vattnet.

"Vi äro förlorade! Vi äro förlorade!" hördes från hundratals personer. "Fartyget sjunker. Vi bli dränkta som råttor!"

Qvinnor i aftondrägt med juveler om halsen föllo knäböjande ned på däck bland den förskräckta mängd som nu samlades kring räddningsbåtarna och bönföllo om hjelp. Andra med endast nattkläderna på sig tiggde och bådo officerarne att de skulle få stiga i båtarne.

"Alle man till båtarne!" ropades nu och detta upprepades från den ena ändan af fartyget till den andra.

"Qvinnor och barn först!" lydde den andra ordern.

Utan föda, utan kläder andra än dem de hade på sig, då sammanstötningen inträffade, hyfvades qvinnorna öfver lifbåtarnes relingar. Båtarne med några få män att sköta årorna och en officer att föra befälet nedfirades derpå i vattnet.

Ingen klass-skilnad här.

Män, hvilkas namn och anseende voro bekanta i två hemisferer, trängdes undan af groft klädda slaver och ungrare. Män skildes från sina hustrur i ifvern att komma till båtarne. Så kommo tårfyllda farväl, när lifbåtarne lastade med snyftande qvinnor nedfirades till den istäckta ytan af oceanen.

Det fanns icke tid att urskilja eller välja. Den första qvinna som klef in uti en lifbåt behöll sin plats äfven om hon endast var en tjensteflicka eller ungersk bondhustru. Många hustrur vägrade emellertid att skiljas från sina män. I åtskilliga fall drogo de männen med sig till båtarne och under den allmänna förvirringen funno männen plats i dessa.

Innan några tecken till panik visat sig, steg Henry B. Harris, en teaterdirektör från New York, in i en båt vid sidan af sin hustru.

"Qvinnor först!" ropade en af officerarne. Mr. Harris tittade uppåt och såg att anmärkningen var menad åt honom.

"All right!" svarade han lugnt.

"Farväl min älskling," sade han i det han kysste sin hustru och tryckte henne till sitt bröst, hvarefter han klef ut på *Titanics* däck.

Den lilla flottiljen beger sig af.

Den ena efter den andra af båtarne begaf sig af från jettefartyget, hvars däck redan började att luta öfver åt ena sidan, när det sjönk ned i vattnet.

"*Titanic* är dödsdömd!" var det yttrande som gick från mun till mun.

"Vi komma att sjunka, innan hjelp hinner anlända!" Vatten började rusa in i hvarje afdelning af det 800 fot

långa skrofvet der stora stålplåtar skurits sönder af isen och grofva nitnaglar klipptes af som om de varit af ost.

Pumparne igångsattes i maskinrummet, men vattnet strömmade in i det stora skrofvet i sådan mängd att alla visste att det var hopplöst att söka rädda skeppet.

Uppe i luften skickade gnisttelegrafen den förfärliga nyheten till de andra ångbåtarne. Den lilla flottiljen drog sig tillbaka ett godt stycke, och de 1,635 som voro qvar ombord utan räddningsbåtar afvaktade, att döden skulle göra ett barmhertigt slut på deras ångest.

Qvinnorna räddade först.

Några båtshakar, en tomlåda eller två och några andra små vrakbitar voro de enda saker som på vattenytan märkte stället der *Titanic* sjunkit och som iakttogos från *Carpathias* däck, när denna ångare kom att rädda de qvarlefvande. Det var just i dagbräckningen, när räddningsarbetet var fulländadt.

De qvarlefvande voro så utmattade, att knappast någon af dem var i stånd att afgifva en sammanhängande berättelse om hvad som inträffat förrän sent på måndagseftermiddagen. Det tycktes vara omöjligt att få en fullständig berättelse om tragedien.

Mycket få blefvo skadade vid olyckstillfället.

Ytterst få om ens några af *Titanics* passagerare ledo några yttre skador ombord å den store ångaren. Knappast några bland de å *Carpathia* räddade buro några märken af yttre skador. Deras lidande orsakades förnämligast af kölden, schocken och själsångesten. Den sistnämnda måste hafva

varit förfärlig. De flesta qvinnorna hade stigit i båtarne efter att hafva sagt sina män ett evigt farväl.

Qvinnorna i lifbåtarne voro åskådarinnor af scenen när männen sjönko i djupet. De qvarlefvandes båtar lågo och gungade på vågorna inom en radie af en half mil från *Titanic,* när denna så att säga "stod på hufvudet" och passerade ur synhåll för sista gången.

Nu började en af de mest pinsamma erfarenheter de hjelplösa qvinnorna i de drifvande båtarne någonsin haft.

Natten var mörk. Lyckligtvis hade åtskilliga af männen i lifbåtarne och några af underofficerarne som bemannade dem några få tändstickor i sina fickor. De gjorde så godt de kunde "facklor" af bref och andra pappersslappar som de hade i fickorna. Men der fanns ingenting att se.

Signalera med facklor.

"Facklorna," det enda hoppet för dem som trodde sig vara dömda till döden, bevarades sorgfälligt, och många gånger ombådos de som höllo dem att tända dem i den svaga förhoppning att räddning skulle vara närmare till hands än äfven den mest sangviniske vågade föreställa sig.

Men de starkare rådde, och det var icke förr än den första raketen uppsändes från *Carpathia* som den första lilla "facklan" tändes. Den lilla flamman restes så högt upp som möjligt derigenom att en man restes upp på skuldrorna af fem andra och viftade med det flammande papperet, tills det brände ned till hans fingrar.

Den lilla gruppen af menniskor i båten kunde icke veta, huruvida deras signal observerats af det fartyg, som sände upp raketen. De väntade nu i femton minuter, hvarefter signalen upprepades.

Nu syntes *Carpathias* stora skrof taga form emot den grå dagbräckningen, och ångaren svängde snabbt ned i midten af de vidt åtskilda båtarne med deras last af menniskor, som då voro mera döda än lefvande. De hade i nära sex timmar vistats ute i den rå luften, och vågorna hade ofta slagit öfver så att de voro genomvåta. Det var dessutom så kallt, att deras kläder fröso fast på kroppen. Endast få af dem voro i stånd att röra på sig, när ändtligen turen kom till deras båt att bli halad upp ombord på *Carpathia.*

Carpathias besättning hemtade dem som lågo medvetslösa på botten af lifbåtarne och lyfte upp dem till andra män som stodo på *Carpathias* falltrappor. Allt som var möjligt gjordes för de skeppsbrutna ombord å *Carpathia.*

Några af dem hade blifvit lindrigt skadade i deras ifver att komma i räddningsbåtarne eller genom att rent af falla ned af ren utmattning under den förfärliga pröfvotid de nödgades genomgå i afbidan på att någon skulle komma till deras hjelp. Sådana blefvo omhändertagna af läkare. De öfriga placerades i sängar, och få om ens några af dem voro i stånd att gå upp på däck under resten af resan.

Berättar om räddningen.

En passagerare på *Carpathia* hade följande uttalande: "Jag väcktes klockan omkring half tolf på natten genom en ovanlig rörelse af menniskor uppe på däck, men inga vidare tecken till oro förmärktes. Då båten gick framåt, fäste jag ingen uppmärksamhet dervid, utan gick till sängs igen. Klockan tre vaknade jag ånyo och observerade då, att fartyget hade stannat. Jag gick upp på däck. *Carpathia* hade ändrat kurs.

Vi observerade lifbåtar, hvilka närmade sig, och snart nalkades den ena efter den andra vårt fartygs sida. De voro inalles sexton och upptagandet af deras passagerare var en mycket ömklig syn. De fullväxta fingo klättra upp för repstegarne dervid underhjelpta med rep som slagits om lifvet på dem. Småbarnen hissades upp till däcket i säckar.

Mycket få i somliga båtar.

"Somliga af båtarne voro fyllda med folk till trängsel, men några voro icke halffyllda. Jag kunde icke förstå detta. Somliga personer voro klädda i aftondrägt, men andra deremot endast i nattdrägt och omsvepta med filtar. Dessa jemte emigranter i alla former och skepnader fördes in i salongen för att få en varm frukost. De hade vistats i de öppna båtarne fyra eller fem timmar i den mest genomträngande luft jag någonsin erfarit.

"Der funnos män utan hustrur, hustrur utan män, föräldrar utan sina barn och barn utan sina föräldrar. Men allt tillgick med stort lugn. Inga snyftningar hördes, och knappt ett ord talades. De tycktes vara förstummade. Omedelbart efter frukosten hölls gudstjenst i salongen.

"En qvinna hade dött i lifbåten, och tre andra dogo strax efter det de kommit ombord. Deras lik begrofvos i hafvet vid femtiden på eftermiddagen. Ingen af de räddade hade flera kläder med sig än de buro på sig, och en nödhjelpskomité bildades och våra passagerare bidrogo rätt liberalt för att afhjelpa de närmaste behofven.

När Titanic försvann i djupet.

"När lifbåtarne begåfvo sig af från *Titanic,* var ångaren ännu briljant upplyst, orchestern spelade, och kaptenen stod

på kommandobryggan gifvande order. Bogen var ganska långt nere i vattnet och aktern reste sig högt öfver detsamma. Nästa ögonblick hade alltsammans försvunnit. De qvarlefvande voro så nära intill den sjunkande ångaren att man befarade, det de skulle dragas ned i hvirfveln.

"Under vår färd tillbaka till New York ångade vi fram längs kanten af ett isfält, hvilket tycktes ändlöst. Så långt blicken kunde nå i nordlig rigtning, syntes intet rent vatten. Vid ett tillfälle räknade jag tretton isberg."



—CLEVELAND PLAIN DEALER.

KAPITEL VI.

De räddade anlända till New York.

Hospitalen sända ambulanser och sköterskor. — Senaten beslutar en undersökning.

Omkring kl. åtta började automobiler och ekipager med slägtingar och bekanta till de räddade att anlända till Hvita Stjernliniens pier. När *Carpathia* syntes komma uppför floden kl. 8:45 voro mer än 500 automobiler och andra åkdon väntande utanför poliskordongen.

Betecknande för den tragiska sidan af tilldragelsen var anländandet af ambulanser och automatiska lastvagnar från alla de stora departmentbutikerna med sjuksängar, invalidstolar och fältskärsapparater. Ambulanserna gåfvos företrädet och de tillätos att stanna strax bredvid ingången till pieren.

Hospitalen sända vårdarinnor.

Från St. Vincents hospital kommo tolf svartklädda systrar för att taga vård om de skadade och alla detta instituts ambulanser med undantag af en. Hela hospitalets läkarekår var också närvarande. Ambulanser och kirurger voro likaledes närvarande från St. Lukes hospital, Bellevue, Roosevelt och Flowerhospitalen, och ett stort antal läkare som frivilligt erbjudit sina tjenster.

Barmhertighetssystrarne funno mycket att uträtta strax innan *Carpathia* anlände. Qvinnor, som i trängseln väntade på anhöriga, blefvo hysteriska af fruktan och ängslan, och de

svartklädda systrarne kommo till dem, slogo sina armar omkring dem och lugnade dem samt gåfvo dem stillande medel.

Eva Booth, Frälsningsarméns befälhafvarinna, som jemte ett femtiotal assistenter mötte ångaren för att hjelpa immigranterna, fingo komma inom poliskordongen, men vid inträdet till Cunardliniens pier blefvo de tillbakavisade, och endast Miss Booth och tre af hennes följe släpptes in.

Mäklare medföra $20,000.

Bland dem som befunno sig å pieren voro sex medlemmar af New Yorks fondbörs medförande $20,000, som insamlats å börsen. De hade instruktion att använda beloppet bland fördäckspassagerarne såsom dem bäst syntes.

Qvinnor af nödhjelpskomitén som skulle se till immigranterna anlände i automobiler och teateromnibusar, i hvilka de nödställde skulle föras till hospital och herbergen. Gimbel Bros. sände alla sina distributionsvagnar till pieren, alla försedda med samaritutstyrsel och sjuksängar samt ställde dem till qvinnokomiténs disposition. Derjemte tillkännagaf firman, att den kunde bereda herberge i sin butik för 200 af de räddade öfver natten.

Flera sköterskor behöfvas.

Slägtingar och bekanta till de qvarlefvande hade anländt till pieren före kl. half nio, men under nästa halftimme kommo automobiler med doktorer, sköterskor och förbandsartiklar. Doktorerna och sköterskorna voro klädda i arbetsdrägt, qvinnorna i hvita klädningar och mössor och läkarne i hvita byxor och jackor.

En grupp af fyra läkare och tio sköterskor anlände i tre automobilbussar, och en af dem upplyste, att de ditsändts af Mrs. William K. Vanderbilt.

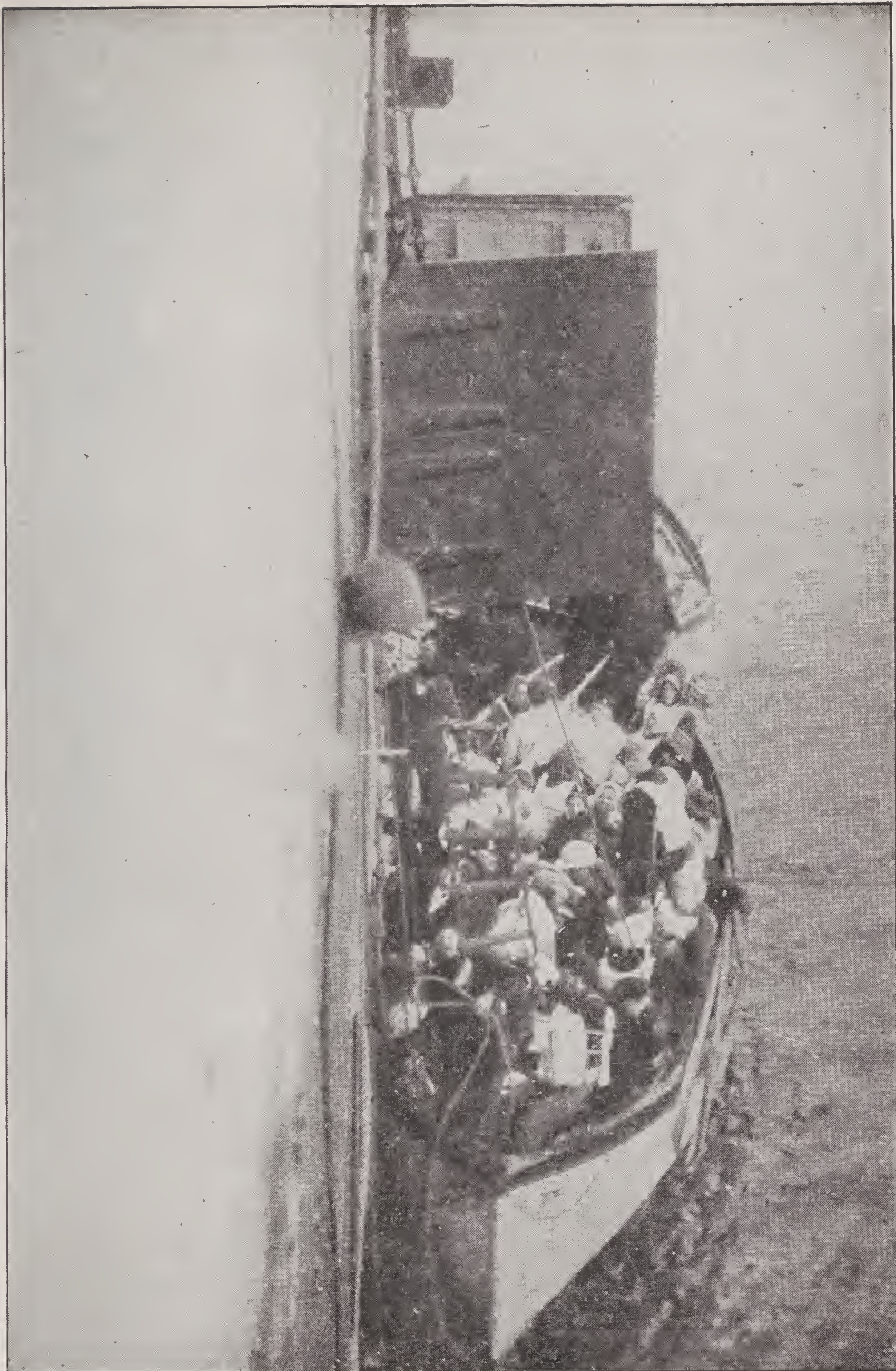


Photo Underwood & Underwood, N. Y.

HALANDE UPP EN AF TITANICS LIFBÅTAR, FULL AF FOLK, OMBORD Å CARPATHIA.



HAROLD BRIDE,

En af Titanics telegrafister, bäres i land från Carpathia. Han hoppade i sjön och blef räddad, men båda hans fötter voro förfrusna.

Trots det stora antal läkare, som hunnit till pieren kl. 8:30, fann man att der var brist på sköterskor och sådana eftersändes skyndsamt från alla stadens inrättningar, privata hospital och platsanskaffningsbyråer för sköterskor. Snart började sköterskor anlända i automobiler, och innan *Carpathia* hade lagt till vid sin pier, funnos mer än 200 sköterskor väntande på att få gå ombord.

Linor försedda med gröna lyktor hade spännts på en längd af 75 fot midt framför pierarne för att hålla den påträngande folkmassan tillbaka. Ingen tilläts utan särskildt tillstånd att komma innanför dessa linor.

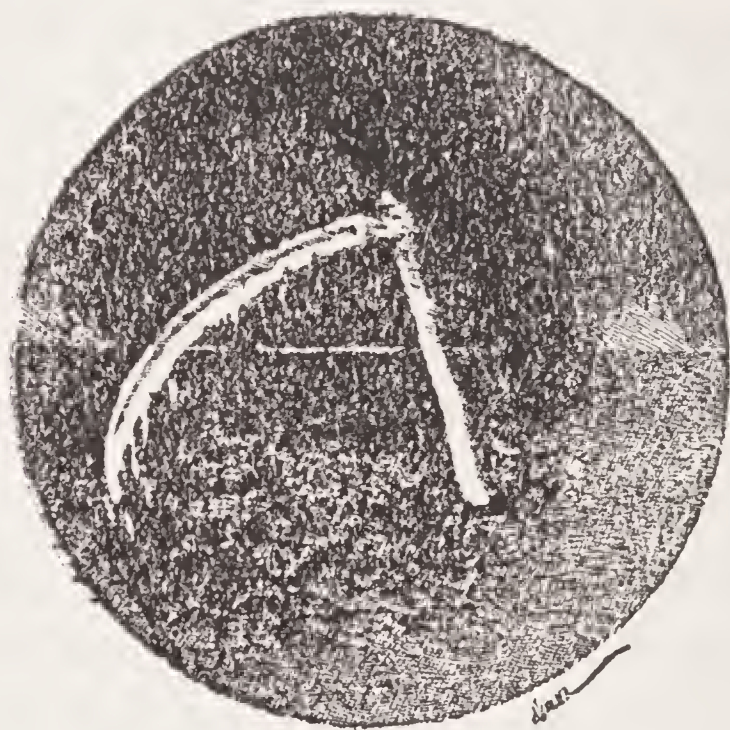
Pennsylvaniajernvägen hade ett extratåg väntande i dess station vid Thirty-fourth street och ett antal automobiler för de qvarlefvande, som önskade fara till sina hem eller bekanta i Philadelphia.

Nyheten att *Carpathia* befann sig just utsides om hamnen och med god fart nalkades drog tusentals personer till utsigtspunkter längs inloppet. Vid Battery, den första punkt å Manhattanön som räddningsfartyget skulle passera, befann sig en folkmassa af mer än 10,000 personer. På andra utsigtspunkter längre upp voro en mängd åskådare församlade, hvilka sökte uppfånga den första skymten af den sig närmande *Carpathia.*

Undersökning beslutas.

Senator William Alden Smith från Michigan och senator Newlands från Nevada anlände till New York kl. 9 e. m. den 18 april för att kalla qvarlefvande från *Titanic* samt tjenstemän vid The International Marine Co. såsom vittnen inför den senatkomité, som tillsatts för att undersöka sjöolyckan.

När senatorerna anlände till Pennsylvaniastationen, fingo de veta, att *Carpathia* låg vid sin pier. Komitén hade ämnat gå ut å en tullkutter nedåt viken för att möta *Carpathia* och gå ombord å densamma. Vid mottagandet af underrättelsen satte sig senatorerna i automobiler och foro direkt till pieren.



KAPITEL VII.

Den siste qvarlefvande berättar om olyckans fasor.

Öfverste Gracie, af Förenta Staternas armé, räddad efter att hafva kommit i vattnet med Titanics öfversta däck. — Hjeltemod å alla sidor. — Mrs. Isidor Straus drunknar. — Vägrar att öfvergifva sin make. — Astors uppförande berömmes.

Öfverste Archibald Gracie, den siste man som blef räddad från *Titanics* vrak, for ned i vattnet med fartyget men blef upptagen af en båt. Vid dockan i New York möttes han af sin dotter, hvilken ditkommit från Washington, samt sin svärson, Paul H. Fabricius.

Öfverste Gracie berättade en märklig historia om sina personliga lidanden, men förnekade med eftertryck, att någon panik var rådande ombord efter sammanstötningen. Han berömde i högsta grad både befälets och passagerarnes uppförande och skänkte en hög tribut åt de qvinliga passagerarnes mod.

"Mrs. Isidor Straus," yttrade öfversten, "mötte döden emedan hon icke ville öfvergifva sin man. Fastän han på allt sätt sökte beveka henne att taga plats i en af båtarne, så vägrade hon bestämdt, och när fartyget gick framstupa ned i vågorna, uppslukades paret af desamma."

Öfverste Gracie omtalade huru han drefs till öfversta däcket, när ångbåten sjönk, och han var den ende öfverlefvande efter dess undergång.

"Jag hoppade med vågen," sade han, precis som jag ofta gjort med bränningarna vid hafsstranden. Till följd af god tur lyckades jag gripa tag i messingstången af relingen ofvanför och höll mig med all kraft fast vid densamma.

"När fartyget sjönk nödgades jag släppa mitt tag och svängdes omkring under en tidrymd som syntes mig vara en evighet. Slutligen kom jag upp till vattenytan, hvarest jag fann hafvet betäckt med en massa vrak.

"Lyckligtvis var jag oskadad och lyckades slutligen få fatt i ett trägaller, som flöt omkring i min närhet. När jag återhemtat andan, upptäckte jag en lifräddningsflotte af väf och kork hvilken dref omkring.

Trettio räddade på flotten.

"En man, hvars namn jag icke lärde känna, försökte att arbeta sig fram till denna flotte från ett vrakstycke, vid hvilket han höll sig fast. Jag hjelpte honom att komma upp på flotten, hvarefter vi båda började rädda dem som hoppat i från fartyget och nu summo omkring i vattnet.

"Vid dagbräckningen voro vi trettio på denna flotte, stående i isvattnet upp till knäna och rädda att röra på oss, emedan flotten kunde kapsejsat.

"Åtskilliga andra olyckliga förlamade och halfdöda bönföllo oss att hjelpa dem, och en eller ett par gjorde ansträngningar att komma till oss, men vi voro nödsakade att söka hålla dem borta. Ty hade vi gjort minsta ansträngning att rädda dem, skulle vi samtliga omkommit.

Fasans timmar å flotten.

"De timmar som förflöto, innan vi bergades af *Carpathia* voro de längsta och förskräckligaste jag någonsin upplefvat.

Af det iskalla vattnet voro vi nära nog stelfrusna och höllo ofta på att falla ner af utmattning.

"Vi voro rädda att ens vända på oss för att se, om något förbigående fartyg skulle upptäcka oss, och då någon, som stod med ansigtet vändt akterut, lät oss veta att något som liknade en ångare närmade sig, blef en af männen hysterisk under den spända förväntningen. De öfriga af oss voro heller icke långt ifrån att gifva upp."

Öfverste Gracie förnekade bestämdt, att någon blef skjuten och förklarade att endast ett enda skott aflossades ombord å fartyget.

"Detta," sade öfversten, "skedde för att skrämma några fördäckspassagerare, som kastat sig i en båt, innan den var i ordning att nedfiras. Skottet aflossades i luften, och när emigranterna underrättades, att det nästa skulle affyras mot dem, packade de sig vackert tillbaka å däcket. Ingen villervalla förekom."

Tvärtemot den allmänt rådande farhågan kändes ingenting störande, när ångaren stötte mot isen, förklarade denne officer. Han befann sig i bädd, då *Titanic* skrapade emot den osynliga delen af isberget, men vaknade till följd af sammanstötningen.

Ett ur som stannat afgjorde tiden.

Öfverste Gracie såg på sitt ur och fann, att det var precis midnatt. Skeppet sjönk med honom kl. 2:22 f. m., ty uret hade stannat på det klockslaget.

"Innan jag gick till sängs," sade öfverste Gracie, "hade jag ett långt samtal med Charles M. Hays, presidenten för Grand Trunk-jernvägen. Ett af de sista yttranden Mr. Hays hade var detta:

"'Hvita Stjernlinien, Cunard- och Hamburger-linierna egna hela sin uppmärksamhet och snille på att täfla med hvarandra i att bygga luxuriösa fartyg och fastslå hastighetsrekord. Den tid skall snart komma, då denna täflan skall få ett slut genom någon rysansvärd katastrof.'

"Stackars man — några timmar senare var han död!"

Berömmer Astor.

"Öfverste John Jacob Astors uppförande förtjenar det största beröm," sade öfverste Gracie. "New Yorksmillionären egnade alla sina ansträngningar åt att rädda sin unga brud, f. d. Miss Force, hvars helsotillstånd icke var det bästa.

"Öfverste Astor biträdde oss i våra ansträngningar att få Mrs. Astor i båten, och när hon intog sin plats bad öfverste Astor om tillstånd att få följa henne för att skydda henne.

"Nej, herre," svarade officeren, inte en enda man får gå i någon båt, innan alla qvinnorna äro nedfirade."

Öfversten hjelper till vid båtarne.

"Öfverste Astor begärde då att få veta numret på den båt som nedfirades och hjelpte sedan till med att klarera de andra båtarne samt tröstade och uppmuntrade de förskräckta och nervösa qvinnorna.

"Vid denna tid hade fartyget börjat betänkligt luta öfver åt styrbords sida. Denna omständighet syntes så farlig, att andre officeren beordrade alla att skynda öfver till babords sida.

"Vi gjorde så, och funno besättningen försöka att få ned en båt der. Här såg jag för sista gången John B. Thayer och George B. Widener från Philadelphia."

Varningar ignoreras.

Öfverste Gracie sade att oaktadt varningar för isberg icke saknades, beordrades ingen minskning af *Titanics fart.* Der förekommo dessutom äfven andra varningar.

"På de tjugofyra timmars lopp som ändade den 14:de," förklarade öfverste Gracie, "tillryggalade fartyget 546 mil, och vi underrättades att under de följande tjugofyra timmarne, vi skulle få se ett ännu bättre rekord posteradt.

"Ingen minskning i farten kunde iakttagas, och maskinerna fortforo med sitt jemna arbete. På söndags aftonen observerade vi alla, att det började bli kyligt, hvilket var en tydlig varning, att fartyget nalkades ett isberg eller isfält.

"Officerarne, har jag fått veta, hade genom gnisttelegrafen från andra fartyg underrättats om närvaron af isberg och isfält i detta grannskap. Hafvet var blankt som glas och vädret klart, så att det syntes, som om ingen orsak till fara var för handen.

"När fartyget stötte mot, blefvo passagerarne så föga uppskrämda, att de skämtade om saken. De få som gingo upp på däck togo sig rundlig tid att kläda på sig, och ingen antydan om någon panik förefanns.

"Några isfragment hade fallit på däcket, hvilka plockades upp och passerades omkring af några gladlynta ungdomar, hvilka presenterade dem såsom minnen af händelsen. En öfverblick af styrbords sida lemnade ingen upplysning om någon skada, och fartyget tycktes vara på jemn köl.

"James Clinch Smith och jag funno emellertid snart, att fartyget lutade betänkligt. Några få minuter senare beordrades alla, män och qvinnor, att taga på sig lifbältena."

Qvinnor vägra att bli räddade.

En af de sista qvinnor öfverste Gracie såg var Miss Evans från New York, som öppet vägrade att bli räddad, emedan "hon blifvit spådd af en qvinna i London, att hon skulle finna sin död i vågorna".

En ung engelsk qvinna, som anhöll att hennes namn icke skulle nämnas, berättade en upprörande historia om sina upplefvanden i en "collapsible" båt, hvilken var bemannad af åtta män af *Titanics* besättning. Båten var under kommando af femte officeren H. Lowe, hvilken hon gaf kredit för att hafva räddat många personers lif.

Innan båten nedfirades, passerade Lowe längs däcket å styrbords sida af ångaren och befallde folket att icke hoppa in i båtarne eller söka att öfverfylla dem. När den hopvikbara båten var nedfirad, lyckades Lowe att sätta upp en mast och ett litet segel i densamma.

Officeren fick de öfriga båtarne att hålla sig tillsammans och tillsade att i händelse någon hade otillräcklig bemanning, kunde roddkarlar erhållas från de bättre försedda. Han kastade ut tåg, hvarmed båtarne bundos tillsammans parvis, och på detta sätt roddes de tillsammans.

Senare återvände Lowe till vraket med besättningen å en af båtarne och lyckades hjelpa upp några af dem som hoppat öfver bord och summo omkring. På vägen tillbaka till *Carpathia* passerade han en collapsible båt, hvilken höll på att sjunka med trettio menniskor ombord. De blefvo räddade i sista ögonblicket.

KAPITEL VIII.

Hjeltemod ombord å Titanic.

President Tafts uppskattning of major Butt. — Ben. Guggenheim icke rädd. — Modiga musikanter. "Närmre, min Gud, till dig."

Då president Taft fick höra, att barn och qvinnor omkommit i *Titanics* skeppsbrott, yttrade han sin uppskattning af major Butt, med dessa ord: "Jag väntar icke att få återse honom, ja, jag önskar icke ens att se honom återkomma." Att Mr. Taft kände sin man, bevisades af yttranden af de räddade.

Märk detta: Benjamin Guggenheim sände följande helsning till sin hustru: "Säg henne att jag fullföljde leken ända till slutet. Ingen qvinna skall bli qvarlemnad å detta vrak, derför att Benjamin Guggenheim var feg."

Och detta: "Och då kallade Mrs. Straus sin man med hans första namn och sade att hennes plats var vid hans sida, att hon lefvat med honom och att hon ville dö med honom." Och då yttrade Mr. Straus: "Jag är icke för gammal att uppoffra mig för en qvinna."

Och detta om Mrs. Allison: "Båten var fylld och hon, på däcket, grep Lorraine med en arm och sin man med den andra och stod med ett leende på läpparne, då hon såg oss ro bort."

Och följande om kapten Smith: "Han sam till ett spädbarn som höll på att drunkna, förde det i sina armar till en

räddningsbåt och återsam till sitt fartyg för att dö." Hans sista uppmaning till sina män lydde: "Kommen ihåg att ni ären engelsmän!"

Och slutligen: Kraus, Hume, Taylor, Woodward, Clark, Brailey, Breicoux och Hartley, ställde sig uppe på däck då den sista förhoppningen gått sin kos. De stodo i vatten upp till knäna och blåste: "Närmre, min Gud, till Dig," under det mer än 1,600 själar gingo in i evigheten.

Hjeltemodiga musikanter.

Med undantag af ett enda fall, och detta gäller det engelska skeppet *Birkenhead,* vid hvilket tillfälle soldaterna stodo uppställda till parad, efter det qvinnor och barn placerats i båtarne, och musiken spelade nationalsången under det fartyget sjönk, kunna vi icke erinra oss någonting jemförligt med musikanternas uppförande ombord å *Titanic.* De fortsatte nämligen att blåsa sina inspirerande toner, tills de uppslukades af vågorna.

Det kan till och med ifrågasättas, huruvida icke det senare beviset på mod var större än det förra, ty musikkören å *Birkenhead* utgjordes af tränerade soldater, som voro vana att blindt lyda order, under det att å *Titanic* det kan knappast vara fråga om, att de voro skyldiga att spela med döden så nära för ögonen. En stor sympati har blifvit uppväckt i favör af de familjer, som blefvo utblottade genom den förfärliga olyckshändelsen och kanske till och med en för stor mångfald af understödsfonder börjat samlas, men icke förty ligger det något synnerligt tilltalande i Dr. Frank Damroschs förslag, att ett särskildt bidrag begäres för deras familjer, hvilka genom sin musik inspirerade mod åt skeppets lifdömda offer och dogo efter det de gjort det.

Major Butt dör som en soldat.

En liflig skildring af major Archibald Butts uppförande ombord å *Titanic* lemnades af Miss Marie Young, förr bosatt i New York, innan hon begaf sig till sitt hem i Washington, D. C. Miss Young tros hafva varit den sista qvinna som lemnade *Titanic* och den sista bland de qvarlefvande att samtala med major Butt. Hon och major Butt hade länge varit vänner, enär Miss Young varit musiklärarinna för Theodore Roosevelts barn, när han var president. Miss Young yttrade:

"Den sista person jag talade med ombord å *Titanic* var Archie Butt, och hans goda, modiga anlete leende mot mig från ångarens däck var det sista jag kunde urskilja då den båt, hvari jag befann mig, rodde iväg.

"Archie sjelf placerade mig i båten, svepte filtar om mig och packade in mig lika omsorgsfullt, som om det varit för en automobiltur. Han steg sjelf i båten med mig och fullgjorde sina små artigheter så lugnt och med ett så leende anlete, som om döden varit långt borta i stället för endast några ögonblicks tid aflägsen från honom. När han mycket omsorgsfullt svept in mig, steg han upp på båtens kant och lyftande sin hatt log han mot mig. "Farväl, Miss Young," yttrade han leende. "Må lyckan vara med er. Vill ni vara god och helsa alla derhemma från mig?" "Derpå steg han ned på däcket och den båt, hvari jag befann mig, firades ned i vattnet. Denna var den sista båt som lemnade fartyget. Detta vet jag med fullkomlig visshet. Och jag vet, att jag var den sista af de räddade, med hvilka Archie talade. Då vår båt satte ut från ångarens venstra sida, stod Archie fortfarande vid relingen och blickade ned på mig. Han lyfte på hatten ännu en gång och samma gamla genialiska leende var

fortfarande i hans ansigte. Den bilden af honom der han stod med hatten i hand, modig och leende, var en som alltid skall qvarstanna i mitt minne."

Mrs. Henry B. Harris beskref likaledes i en interview major Butts lugn och hjeltemod.

"Archie Butt var en major till slutet. Gud skapade aldrig en bättre gentleman än honom. Bilden af den mannen, lugn, mild och dock fast som en klippa skall aldrig gå ur mitt minne. Han var en heder för den amerikanska armén, och visade somliga af de andra männen, huru de borde uppföra sig, när qvinnor och barn ledo under den förskräckliga själsångest, som ovilkorligt kom öfver dem, när de stufvades in i båtarne. Major Butt befann sig i min närhet, och jag såg nära nog allt hvad han gjorde.

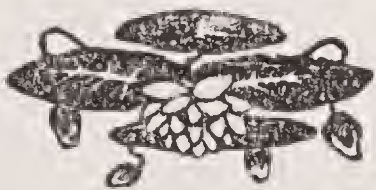
"När ordern kom att begifva sig i båtarne, blef han med ens såsom en den der hade högsta befälet. Ni kunde hafva föreställt er, att han var på en mottagning i Hvita Huset, så kall och lugn var han. När tiden kom, var han en man som injagade respekt. I en af de första båtarne befunno sig omkring femtio qvinnor, då den skulle nedfiras. En man med förskräckelse målad i ansigtet försökte hoppa in i dess akter. Major Butts ena arm flög ut, grep mannen i nacken och kastade honom på däcket, som om det varit en dyna. Hans hufvud stötte mot en räl, och han blef bedöfvad.

"Jag är ledsen," sade major Butt, "men fruntimmerna måste in först, annars knäcker jag hvartenda fördömdt ben i er kropp."

"Båtarne nedfirades en i sender, och som jag stod bredvid min man, yttrade denne till mig: "Tackad vare Gud för Archie Butt. Möjligen hörde major Butt oss, emedan han vände sitt

ansigte mot oss för ett ögonblick. Just då sökte en ung man disputera sig till en plats i en lifbåt, men Butt höll fast i hans arm som en äldre broder och tycktes säga till honom, att han skulle förhålla sig lugn.

"Så inspirerande han var. Jag stannade nästan till slutet och vet, hvilken man Archie Butt var. De satte mig i en collapsible båt. Vi voro endast tre qvinnor från första klassens kajuta deruti; resten var tredjeklass passagerare. Major Butt hjelpte dessa stackars förskrämda varelser så vänligt, så mildt och dock med manlig fasthet. Han var soldat ut i fingerspetsarne. Han var en af Guds största adelsmän, och jag tror att jag kan godt påstå, att han var ett utmärkt exempel äfven för skeppets officerare. Han gaf sitt lif för att rädda andras.



KAPITEL IX.

De öfverlefvandes erfarenheter.

De manliga passagerarnes underbara uppförande. — En svensk officers berättelse. — Disciplin upprätthålles ända till slutet.

Den första qvinnan i en räddningsbåt.

Mrs. Dickinson Bishop från Detroit relaterade: "Jag var den första qvinnan i den första båten. Jag var i båten fyra timmar, innan *Carpathia* uppfångade oss. När kraschen inträffade befann jag mig i bädd, steg upp och klädde mig, men gick tillbaka till bädden, enär man försäkrade mig, att ingen fara var för handen. Endast ett fåtal passagerare funnos på däcket, när jag kom dit. Ringa eller ingen panik visade sig, och disciplinen bland *Titanics besättning var fullkomlig*. Tackad vare Gud, min man blef också räddad."

P. D. Daly, en engelsman, sade, att han befann sig på däck A, och att han var den siste att packa sig ombord i en collapsible båt. Han sade att i fyra timmars tid var han våt till midjan af det iskalla vattnet, som näranog fyllde båten.

Män prisade af en qvinna.

En af de få qvinnor, som voro i stånd att redogöra för olyckshändelsen var Miss Cornelia Andrews från Hudson, N. Y. Miss Andrews sade, att hon befann sig i den sista båt som blef räddad.

"Männens uppförande," yttrade hon, "var helt enkelt beundransvärdt — något bland det märkvärdigaste jag någonsin sett."

"Såg ni någon skjutning?" frågades henne.

"Nej," svarade hon, "men en officer sade, att han skulle skjuta några af fördäckspassagerarne, som försökte att tränga sig in i båtarne. Flera hoppade ned från däcken. Jag såg en båt sjunka."

Miss Andrews syftade antagligen på den collapsible som kapsejsade. Hon sade, att fartygets sjunkande åstadkom ett ljud hvilket lät, som om ångpannorna exploderat. Hon betraktade fartyget uppmärksamt, sade hon, och det såg ut, som hade det exploderat.

En svensk officers berättelse.

Löjtnant Håkan Björnström-Steffanson, som var på väg till Amerika ombord *Titanic* för att inleda exportaffärer i trämassa till Förenta Staterna, undgick lyckligtvis att gå till botten med det sjunkande skeppet, emedan han hoppade från ett af de lägre däcken i en lifbåt, som just höll på att nedfiras och passerade förbi der han stod. Henry Woolner från London gjorde ett liknande språng i säkerhet. Löjtnant Steffanson tror, att han kom i den sista båt som lemnade fartyget, och befann sig icke mer än hundra yards borta, då detta plötsligt gick till botten.

Han omtalade sin erfarenhet, medan han låg i säng i Hotel Gotham, till ytterlighet utmattad af de ansträngningar han genomgått, trots sina sex fot af starka muskler.

Detta var också första gången han aftagit sin aftonkostym, hvilken han haft på alltsedan sammanstötningen kom honom att resa sig från sin stol i kaféet, der han och Mr. Woolner sutto och samspråkade.

"Schocken var icke alls hård," yttrade löjtnanten. "Den var icke tillräckligt stark att kasta någon från hans plats. Det var snarare en slags vridande rörelse, som dock skakade båten förfärligt. De flesta qvinnorna hade gått till sängs. Vi sprungo upp i röksalongen och sökte finna ut hvad som stod på. Ingen tycktes dock vara vidare orolig, troligen emedan alla hyste ett så utomordentligt förtroende till det massiva skrof, i hvilket vi reste.

Sökte att lugna qvinnorna.

"Vi sökte att lugna några af qvinnorna och rådde dem att kläda på sig, hvarefter vi hjelpte till att placera dem i båtarne. Der syntes verkligen icke föreligga någon anledning till denna åtgärd, men det skedde emedan det var det säkraste man kunde göra.

"Männen förhöllo sig mycket lugnt, och hvarför skulle det vara annorlunda? Just tänka sig, att en så lindrig stöt kunde åstadkomma en sådan förödelse! Mr. Woolner och jag gingo derefter ned på ett lägre däck. Det var öfvergifvet, men emedan vi önskade finna ut hvad som händt, gingo vi ned på ett ännu lägre däck. Då insågo vi som först farans hela vidd, och att den der vridningen nära nog sönderslitit fartyget. Vi sågo vattnet rusa in, och der vi slutligen stannade, stod vattnet oss upp till knäna.

Woolner och jag beslöto att komma derifrån så fort som möjligt, och just som vi vände om för att springa upp, sågo vi en collapsible lifbåt glida ned för det sjunkande fartygets babordssida. De flesta i densamma voro fördäckspassagerare, men två af qvinnorna voro från första klassens kajuta. Två sjömän skötte båten.



Photo Wm. L. Koehne.

MRS. IDA HIPPACH MED DOTTERN JEAN.

Båda räddade från Titanic.

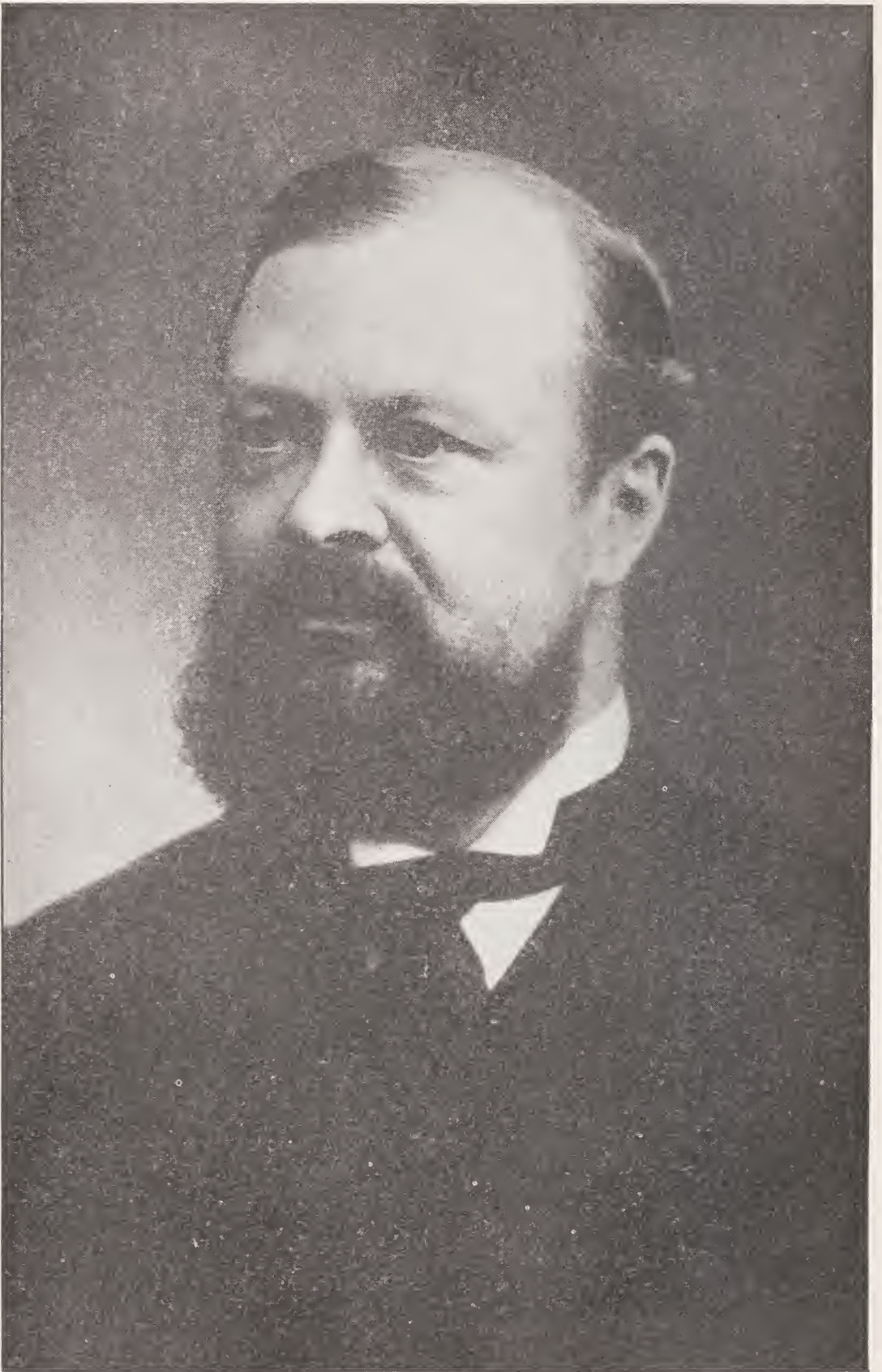


Photo Underwood & Underwood.

MR. C. M. HAYS,

President för Grand Trunk-jernvägen. Han omkom, men Mrs. Hays och dottern Margaret räddades.

Hoppade in i den svängande båten.

"Låt oss inte ta' några risker," ropade jag till Woolney, och just som båten var nästan midt för oss sakta svängande in och ut, hoppade jag och landade lyckligtvis i densamma. Båten vaggade dervid en smula men for derpå snabbt ned till vattnet. Woolner och jag grepo årorna och började med all kraft att ro iväg från fartyget innan detta sjönk, ty nu fanns intet tvifvel om hvad som komme att hända.

"Vi kunde se en del personer på fördäcket skockade tillsammans, när vi rodde iväg, hvarefter några fasans skrik nådde våra öron.

"Vi hade knappast hunnit hundra yards bort — och jag tror, att vår båt var den sista som lemnade fartyget — när förfärliga nödrop genomträngde nattens tystnad, och fartyget gick till botten mycket fort. Det skedde förfärligt plötsligt, men derpå inträdde tystnad, under hvilken vi skälfvande hvilade på årorna och qvinnorna upphäfde hysteriska skrik. Några af dem sökte att hoppa öfverbord, och vi hade all möda i verlden att hålla dem stilla i den rankiga båten, tills de lugnat sig någorlunda.

Offren komma upp till hafsytan.

"Märkvärdigt nog uppstod endast en obetydlig hvirfvel efter det sjunkande skeppet, och snart efter dess undergång kommo flera personer upp till hafsytan, några kämpande och arbetande för att hålla sig flytande, andra åter alldeles stilla. Samtliga sjönko de dock, innan vi kunde nå dem.

"Det var bittert kallt, och de flesta af oss voro delvis våta. Det tycktes vara en evighet, innan *Carpathia* kom och tog oss ombord. Ja, det var så kallt ombord å *Titanic,* att vi förtärde

varma toddar, som om det varit midt i vintern. Vädret var fullkomligt klart, och det fanns icke ett spår till tjocka eller mist."

Ångpanneexplosionen bräckte fartyget.

"Mrs. E. W. Carter lemnade *Carpathia* förfärligt uppskakad af sin erfarenhet. Hon möttes å pieren af Albert B. Ashforth. Mrs. Carter kunde icke tala om kollisionen eller vraket, men Mr. Ashforth sade att hvad som gjort det starkaste intrycket på henne var den sista panneexplosionen.

"Mrs. Carter sade att schocken af sammanstötningen var ett intet," yttrade Mr. Ashforth, "men den sista explosionen bröt fartyget i stycken. Hon var i den sista båt som lemnade fartyget."

Hvad som förvånade Mr. E. Z. Taylor från Philadelphia mest var frånvaron af all uppståndelse, när fartyget stötte på. Han sade att han befann sig på däck, när *Titanic* stötte mot isberget och att han icke såg något isberg och tror icke heller att någon annan gjorde det. Mr. Taylor sade, att han såg Mr. Ismay stiga i en båt femton minuter innan fartyget sjönk.

Musiken fortfar allt intill slutet.

Tre stystrar, Mrs. Robert C. Cornell, hustru till domare Cornell; Mrs. E. B. Appleton och Mrs. John Murray Brown från Acton, Mass., foro omedelbart till domare Cornells hem och omtalade för Mr. George S. Keyes, en svärson till Mrs. Brown, hvad de hade genomgått. Mrs. Browns berättelse är den lifligaste, emedan hon lemnade *Titanic* i den sista båt, som kom derifrån utan missöde.

"Disciplinen var förträfflig," yttrade hon. "Musiken spelade vandrande från däck till däck, och man kunde höra musiken, ända tills skeppet sjunkit. När jag sist såg musikanterna, stodo de i vatten upp till knäna.

"Mina båda systrar och jag skildes från hvarandra, och vi kommo alla i olika båtar. Kaptenen stod på kommandobryggan, och när vattnet gick öfver fartyget, erbjöds honom hjelp att gå ned i en lifbåt, men han vägrade att göra så.

Observerade när Astors skildes åt.

"Mrs. Astor var i en båt med min syster, Mrs. Cornell. Jag såg öfverste Astor hjelpa henne in i båten. Han sade, att han sjelf ville vänta tills de andra männen lemnade. Jag såg honom på fartyget, efter det vår båt lemnat *Titanic*.

"Vi hade en ganska hård erfarenhet, enär flera af oss qvinnor måste taga till årorna. Mrs. Appletons händer fingo blåsor och blödde, men jag förstår, att icke ett enda sjukdomsfall inträffade bland de qvarlefvande till följd af att de voro utsatta för förkylning.

"Föreställ er en situation sådan som denna: Jag och en annan qvinna väntade på att bli hulpna i lifbåten. Qvinnan höll sig fast i min arm. Jag vet icke hennes namn. Der fanns just en sittplats qvar i båten. Qvinnan sade till männen: "Denna qvinna har barn, låt henne stiga i först. Jag kan taga nästa båt." Jag tror, att hon placerades i nästa båt, och den sjönk."

Dref tillbaka åtskilliga män.

Mrs. Ada Clark, en engelska, som förlorade sin man i vraket, stannade qvar i bädden en half timme efter kollisionen.

"Schocken var så lindrig, att den icke störde mig," sade hon, "och min man bad mig gå och lägga mig igen. Men då kom en uppasserska och ropade: "Alla på däck!" Det var inga oroligheter vid fyllandet af båtarne. Min man hjelpte mig i, kysste mig till farväl och anbefallde mig i Guds beskydd. Sedan jag kommit i båten, försökte två män komma i. En officer tillsade dessa, att båten var uteslutande för qvinnor, hvarpå de genast stego ur. "Jag var i min nattdrägt. Kylan trängde till min hjerna, och samtliga i båten voro så förfrusna, att vi icke hade klart för oss hvilken förskräcklig händelse som inträffat. Då sade någon: "Den är gången," och vi sutto der utan att visa någon rörelse."

Räddad jemte sina barn.

Mrs. Allen O. Becker, som är lierad med the American Lutheran Missionary Society of Foreign Missions, och hennes tre barn: Ruth 11, Marion 8 och Richard 6 år, räddades från Titanic.

Hon sade, att hon väcktes omkring kl. 10:30 och en uppassare sade henne, att allting var i sin ordning och att hon kunde gå tillbaka och fortsätta att sofva. Efter en half timme väcktes hon af en annan uppassare, hvilken tillsade henne att skynda på och taga barnen med sig, emedan de skulle placeras i en lifbåt. Jag hade intet tillfälle att kläda dem.

Mrs. Becker sade, att en uppassare tog två af barnen och hon hon sjelf gick med Ruth, men de träffades alla i samma räddningsbåt. Hon sade, att de voro i båten till klockan nära fem, då de togos ombord.

Hoppade i en liten lifbåt.

Abraham Hyman, en däckspassagerare från Manchester, England, blef räddad genom att lemna fördäcket och bege sig in i första klassens salong.

"Jag kom utmed en båt," sade han, "och just som de nedfirade densamma full af passagerare, trängde jag mig in jemte mannen vid styret. De kunde lätt hafva tagit in femton till i vår båt. Ingen oro förmärktes i första klassens salong. Jag hörde omtalas, att en man blifvit skjuten under en panik bland fördäckspassagerarne. När vår båt nådde vattnet, dref den under *Titanics* afledningsrör, och vi voro nära att blifva öfversvämmade. Vi rodde undan omkring en half mil, och der sågo vi *Titanics* ljus så småningom släckas." Hyman sade, att han hört omtalas en man, som suttit på en hög uppstaplade däcksstolar, när den sista explosionen inträffade. Han for i luften med stolhögen. Han blef sedan funnen i hafvet på stolarne.

Ångpannorna spränga fartyget.

John Snyder och hans hustru från Indianapolis omtalte huru pannorna exploderade och bokstafligen sleto fartyget i stycken.

"Vi befunno oss i vår hytt, och jag sof," sade Mr. Snyder. "Den skakning som uppstod då skeppet stötte på icke ens väckte mig, och när min hustru senare väckte mig, kunde vi höra personer springa omkring å fartyget. Sedan kom en uppassare och berättade att vi voro i fara och det var säkrast att vi klädde oss genast.

"Vi klädde på oss och gingo på det andra däcket. Man kunde icke iakttaga någon vidare oro bland passagerarne, ehuru fartygets officerare beordrade besättningen att klargöra lifbåtarne och tillsade passagerarne att stiga in uti dessa.

"Man tillsade oss att stiga i en båt, och vi gjorde så, ehuru jag för tillfället skulle föredragit att stanna på *Titanic*. Det såg säkert ut å fartyget men långt ifrån säkert i en lifbåt. Innan vi visste ett ord om hvad som gjordes, svängdes vår båt från *Titanic* ut i hafvet, och båten var då så öferfylld, att qvinnorna måste lägga sig ned på botten för att gifva besättningen ett tillfälle att ro.

Titanic sjönk gradvis.

"Vi rodde omkring 200 fot från skeppet. Vi kunde icke iakttaga, att något var i olag, annat än att det stora skrofvet visade en viss benägenhet att "stå på näsan." Dock kunde vi icke få oss sjelfva att tro, det *Titanic* skulle sjunka. Men Titanic fortsatte att stupa framåt, och vi kunde se passagerarne springa fram och tillbaka på däcket och höra deras nödrop.

"Vi rodde längre bort. Plötsligt hördes två skarpa explosioner, när det kalla vattnet rusade in i ångpannerummet och ångpannorna exploderade.

"Explosionerna måste hafva motverkat effekten af den sugning som borde följt då kolossen gick till botten, och det är troligt, att denna omständighet räddade många lifbåtar från att dragas till botten.

Explosionen dödar många.

Efter explosionerna kunde vi se personer hängande vid sidrelingarne af det sjunkande fartyget. Min åsigt är, att många personer dödades af dessa explosioner och icke drunknade.

"Andra passagerare kastades i vattnet. En timme efter explosionen kunde vi se dem simma omkring i vattnet eller flyta på lifbältena. Vi kunde höra deras stönande och deras

rop på hjelp, men vi vågade icke komma när dem. Att hafva gjort det skulle varit detsamma som att sänka vår båt, och alla skulle varit förlorade. Åtskilliga personer kommo nära vår båt, och dem hjelpte vi ombord.

"Efter det vi kommit ombord å *Carpathia* sågo vi icke J. Bruce Ismay förr än i dag, då han kom upp på däck en kort stund. Han tycktes vara förfärligt medtagen. Man kunde knappt känna igen honom."

Faran obekant i början.

A. M. Chambers, en af de qvarlefvande, hade följande att säga:

"*Titanic* stötte mot ett isberg. Passagerarne rusade ut, men då de trodde att fartyget icke kunde sjunka och blifvit försäkrade derom af officerarne, återvände de till sina hytter. Om två timmar gafs alarm, och passagerarne började stiga i lifbåtarne. I början förekom icke ett spår till panik, enär alla trodde, att det fanns tillräckligt med lifbåtar."

Så snart den lifbåt, i hvilken Mr. Chambers befann sig, hade aflägsnat sig omkring 400 yards från skeppet, sågo de som voro i båten, att *Titanic* började sjunka ganska hastigt, och en allmän rusning uppstod till de qvarvarande lifbåtarne, af hvilka en sjönk.

Det stora skeppet sjönk sakta med bogen före. Ingen hvirfvel förnams från den båt, hvari Mr. Chambers befann sig.

Gröna lanternor rädda många.

Henry Stengel från Newark sade att det var endast genom sinnesnärvaron hos en medlem af en båtbesättning att snappa till sig tre gröna lanternor, som ett antal lif räddades i den lilla lifbåten.

"Dessa gröna ljus," sade han, "som lyste genom mörkret, hjelpte de andra båtarnes besättningar att hålla båtarne tillsammans i det isuppfyllda vattnet."

Mr. Stengel placerade sin hustru i en båt och följde sjelf efter henne. Han sade att tidigt följande morgon, kort efter det de blifvit bergade af *Carpathia* sågo de på afstånd ett stort isberg med två spetsar glänsande i morgonsolen. Detta var det berg, som sände *Titanic* till botten, tänkte han.

Hoppade i sjön, uppfångades.

E. Z. Taylor från Philadelphia hoppade i sjön precis tre minuter innan fartyget sjönk. Han berättade en intressant historia, när han lemnade *Carpathia.*

"Jag höll på att supera, när fartyget stötte på isberget," sade han. En schock kändes, hvilken kom fartyget att darra från fören till aktern. Jag insåg icke till en början hvad som inträffat. Ingen tycktes fatta olyckshändelsens omfattning. Man sade oss, att ett isberg stötts emot af fartyget.

"Jag kände *Titanic* resa sig och det tycktes mig, som om den rede öfver isen. Det var ett veritablet ishaf och fartyget vaggade på detsamma. Jag skulle säga, att vissa delar af isberget voro 80 fot höga, men det hade blifvit brutet i sektioner troligen af vårt skepp.

"Jag hoppade i sjön och upptogs af en af båtarne. Jag väntade aldrig att få se land igen. Ombord på fartyget stannade jag, tills ljusen släcktes ut. Disciplinen ombord föreföll mig helt enkelt underbar."

Räddningsscen skildrad.

En passagerare ombord å *Carpathia,* Miss Sue Eva Rule, en syster till domare Virgil Rule i St. Louis, Mo., omtalade i

detalj scenerna vid räddandet af de qvarlefvande efter tidehvarfvets största maritima tragedi.

"Passagerarne sofvo och skeppet, styrde plötsligt mot norr. Ingen visste om den hastiga ändringen af kurs, och den första antydan någon fick om det faktum, att något ovanligt var å färde, var den order stewarden fick att göra i ordning frukost för 3,000.

Denna underrättelse spred sig öfver skeppet som en skogsbrand, och långt innan Cunardaren kommit till scenen för tragedien, voro vi alla på däck.

Den första af båtarne synes.

"Just i sjelfva daggryningen syntes en liten båt roende oss tillmötes, och när den kom närmare, sågo vi qvinnor krupna tillsammans, de starkare skötande årorna. Den första som kom ombord var en barnflicka, hvilken bar ett elfva månader gammalt barn inlindadt i en kappa. Detta barn var den enda som räddades af en af fem personer bestående familj.

"Både män och qvinnor voro alldeles förbi. De flesta voro nästan döda af köld, och några af dem, som bokstafligen kastats i lifbåtarne omkommo.

En af de mest rörande scener jag någonsin bevittnat var tacksägelsegudstjensten åtföljd af bönen för de döda, hvilket egde rum i *Carpathias* matsal. Qvinnornas stönande och de små barnens skrik var hjertslitande. Men hoppet att deras kära skulle på något underbart sätt blifvit räddade ville icke öfvergifva de qvarlefvande.

Qvarlefvande i underliga kostymer.

"Huru de som blefvo räddade kunde öfverlefva en sådan färd i båtarne är mer än märkvärdigt. En qvinna kom om-

bord utan underkläder, en turkisk handduk virad om lifvet tjenade henne som snörlif, under det att en magnifik aftonrock var hennes enda skydd.

"Qvinnor i aftondrägt och hvita silkesskor samt barn inlindade i ångbåtsmattor voro vanliga företeelser, och snart nog voro passagerarna i lika svår belägenhet som de räddade. Koffertar öppnades, och kläder utdelades till höger och venster. Slutligen klippte man sönder mattorna och gjorde improviserade kjortlar af dem.

"Min första vy af båten ledde mig att tro, det vi räddade besättningen af en styrbar ballong. Bakom båten reste sig i den mörka dagningen det hotande isberg, som sändt *Titanic* till botten. Lifbåten liknade den vanliga tygbåt, som hänger under en ballong.

"Mrs. Astor, som var en af de första att komma ombord, fördes strax till kaptenens hytt. Andra fördelades bland de andra hytterna, och *Carpathias* passagerare sofvo på salonggolfven, i badrummen eller på borden å skeppet för att göra det så beqvämt för de räddade som möjligt.

"En qvinna kom ombord med ett sex månader gammalt barn, hvilket hon aldrig sett, innan det kastades i hennes armar, när hon hoppade i lifbåten. Ingenting kunde öfverträffa den generositet och hjelpsamhet, som ådagalades af *Carpathias* passagerare."

Tviflade först.

Mrs. Louise Mansfield Ogden från Manhattan beskref huru hon kände det, när *Carpathias* ånghvissla ljöd så tidigt på morgonen. Mrs. Ogden frågade sin man om de hade råkat in i tjocka (fog). Mr. Ogden lemnade hytten och förklarade icke anledningen förr än tio minuter senare. Fartyget hade

då betydligt saktat farten, och Mrs. Ogden var mycket nervös.

Då hade hennes man kommit tillbaka och berättat att en stor olycka inträffat och att *Carpathia* skyndade till undsättning.

"Passagerarne ombedjas att stanna i sina rum," sade han. "Det är fullkomligt onödigt att vara rädd. På vår båt har ingenting händt men *Titanic* har råkat ut för en olyckshändelse."

Mrs. Ogden tyckte att ett missöde som händt *Titanic* var allt för obetydligt att fästa sig vid och härutinnan delade hon den åsigt som var rådande å *Titanic* efter det denna hade stött på. Mrs. Ogden klädde sig fort och begaf sig ut på däck.

Båtar fyllda med qvarlefvande.

"Jag såg der på oceanens barm," sade hon, "en båt full af qvinnor och barn. Jag gissar, att der måste hafva varit sjömän också, men jag såg dem icke. Der fanns en eller två qvinnor i aftondrägt, men de flesta af dem hade pelskappor öfver sina kimonos eller nattdrägter. De hade aftonslippers och silkesstrumpor. Några hade hattar.

"På långt afstånd syntes två eller tre svarta fläckar, hvilka vi funno också vara båtar. Alltefter som det blef ljusare, kunde vi i se flera båtar, tre på ena sidan om oss och fem på den andra. Senare funno vi emellertid flera.

"Här och hvar såg man på hafsytan bland isfälten bitar af vrak från den sönderbräckta *Titanic,* och flera isberg syntes åttio till nittio fot höga. *Titanics* passagerare togos upp å *Carpathia* båtlast efter båtlast på sidostegarne.

De flesta qvinnorna hissades upp.

"De flesta qvinnorna hissades upp till *Carpathias* däck i gungor, men några få voro tillräckligt djerfva och starka att klättra upp för stegarne. Oceanen var hela denna tid lugn som en insjö, och det var icke alls förenadt med någon svårighet att få dessa extra passagerare ombord.

"Somliga af qvinnorna hjelpte sjelfva till med att ro lifbåtarne."

Mrs. Ogden sade, att hon såg, det händerna på Mrs. Astor, Mrs. John B. Thayer och Mrs. George D. Widener voro röda efter årorna. Det flesta qvinnorna voro våta upp till knäna af det iskalla vatten som stänkt in i båtarne.



KAPITEL X.

Sorg, ära och minne lika.

Hjeltemodet var allmänt, och inga distinktioner behöfva göras.

Uppgifterna från dem som räddades från döden i vågorna variera betydligt, och det finnes både motsägelser och skiljaktiga meningar. Emellertid bestyrker endast detta sakförhållande den uppriktighet och det allvar samtliga lägga i dagen för att bringa fram sanningen. Öfverensstämmelse i hvarje detalj skulle tyda på kollusion och försvaga trovärdigheten af det yttrade.

De läsare, som bära dessa fakta i minne skola komma sanningen af de olika berättelserna närmast och kunna draga korrekta slutsatser från dem. Den största och vigtigaste slutsatsen man drager är den som bevisar officerarnes, besättningens och passagerarnes mod och sjelfuppoffring, qvinnornas ståndaktighet, hänsynen för alla barnen och den kredit hela saken kastar öfver menskliga varelsers osjelfviskhet vid hastiga och gripande omkastningar af ödet.

Om tragedien är sorgens krona å sorgen, så innebär den lika mycket ett berättigande till ära för de förlorade och till rasens medlidande och till den försäkran att de voro lika dyrbara för Guds hjerta som de för alltid skola bli i menniskors krönikor och traditioner. Hvarje själ känner ensam och kan aldrig fullständigt meddela sin egen förlust. Intet sönderslitet hjerta kan någonsin tro, att ett annat hjerta lider lika djup

sorg som det sjelf gör. Detta är universellt emedan det är naturligt. Det blir också, alltefter som tiden förflyter, en tröstegrund.

Lika sant är, att några jemförelser icke böra göras mellan exempel på hjeltemod der sådant var lika bland alla. Någon af oss må hafva haft vänner, hvilka omkommo tillsammans, kanske i hvarandras armar. Men det finnes också andra som haft vänner hvilka mött sitt öde med samma kurage. Jemförelser, kontraster eller konkurrens om berömmet vore under dylika omständigheter motbjudande och osmakliga.

De menniskor, som dött för män, hafva vunnit lagerkransen af sin ras. De män, som dött för qvinnor, förtjena både kärlek och lagerkrans. De män som dogo för små barn äro för alltid bevarade i hjertat hos Honom, "som tog barnen i sin famn och välsignade dem," sägande, "ty sådana hörer himmelriket till."

Om det finnes någon ros i minnets krans, låt den gå till de makar som bokstafligen lefde och dogo tillsammans, den ena vägrande att öfverlefva den andra. För sådan kärlek svängdes himmelens portar säkerligen på vid gafvel.

"För denna skall en man äfven uppoffra sitt lif," yttrade Han som sjelf gaf sitt eget till och med för sina fiender. I detta fall offrade många sina lif äfven för helt och hållet främmande menniskor. Hela menniskorasens Vän och Fader tadlar säkerligen ingen skapad efter Hans afbild som följde hans exempel. Gud mottager dem. Kristus mottager dem. Menskligheten kan icke förgäta dem. Den kallelse alla måste hörsamma, de flesta af oss allena, hörsamma med vida mera patos och styrka på hafvet under natten och i hela grupper af kamrater. Vi kunna emellertid alla vara förvissade, att för dem

som lefva för andra såväl som för dem som dö för andra har Evigheten fri och öppen ingång till osläcklig kärlek.

Sista helsningen från Titanic.

"Vi rodde förtviflade i väg från *Titanic* och vår båt blef sammanlänkad med fyra andra båtar. Jag reste mig i båten och såg fartyget sjunka. Musikkåren spelade "Närmare, Gud, till Dig." — *Mrs. W. J. Dutton, hvars man omkom å Titanic.*

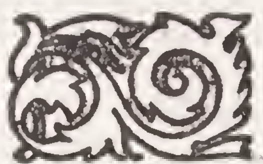
Närmare, Gud, till dig.

Närmare, Gud, till dig,
Närmare dig!
Om ock ett kors det är,
Som lyfter mig,
Är blott min själs begär
Ständigt att komma här
Närmare, Gud, till dig,
Närmare dig.

Skild ifrån dig, o Gud,
Fridlös jag gått.
Aldrig i verldens tjenst
Hvila jag fått;
Men se'n till dig jag flytt
Suckar jag städs på nytt:
Närmare, Gud, till dig,
Närmare dig.

Om du med blomster strör
Lefnadens stig,
Eller om sorgens moln
Hopas kring mig,
Är det mig lika godt,
Om det mig förer blott
Närmare, Gud, till dig,
Närmare dig.

Och när mitt vandringslopp
Slutas en gång,
Och uti frihet byts
Jordlifvets tvång,
Föres jag vid din hand,
Fri ifrån stoftets band,
Närmare, Gud, till dig,
Närmare dig.





DET SISTA AFSKEDET.
Qvinnorna placeras i lifbåtarne.



Photo Underwood & Underwood.

J. BRUCE ISMAY,
Hvita Stjernliniens verkställande direktör.

KAPITEL XI.

Ansvaret för den stora hastigheten.

Kaptenen var påtagligen under instruktioner af egarne.

Undersökningen af en komité af Förenta Staternas senat bragte i dagen alla vigtiga fakta rörande den olyckshändelse, som sände *Titanic* jemte mer än 1,600 personer till Atlantens botten. Mr. Bruce Ismay, verkställande direktör för Hvita Stjernlinien, var det första vittnet, och han tog på sin ed att fartyget vid tiden för sammanstötningen icke gick med full fart. Detta kan man sluta sig till från hans vittnesmål. "Fartygets fulla fart var 78 propellerslag. Vi gjorde icke mer än 72." *Titanic* kunde göra mellan 22 och 23 knop i timmen, hvaraf följer, att dess fart var omkring 21 knop och derför för stor i en isdrift, der isberg kunde ses vid dagsljus och plötsligt påstötas i mörkret.

Det var en lugn, stjernklar natt, hafvet var stilla och med undantag för närvaron af lösa isflak och is med basen under vatten, fanns ingen anledning hvarför icke *Titanic* skulle göra god fart. Men detta undantag var ganska vigtigt. Det stora fartyget gick tydligen med så stark fart enligt order från kaptenen, som å sin sida försökte utföra instruktioner från sina förmän. Äfven om *Titanic* icke var så snabb som *Lusitania* och *Mauretania*, väntades den dock göra ett godt rekord under sin jungfrutrip, hvilket icke kunde ske med mindre hon följde en viss föreskrifven kurs. Det låg helt visst i Mr. Ismays magt att hafva ändrat *Titanics* kurs till en mera sydlig, då

farliga ismassor hade rapporterats i den nordliga kursen. Varningen hade kommit med gnisttelegraf från ångaren *America* dagen före olyckshändelsen. Men att genast taga en sydligare kurs hade menat en tidsförlust af några timmar under den stora *Titanics* första resa.

Efter den tragiska tilldragelsen förefaller det brottsligt, att kursen icke ändrades, om det nya fartyget skulle vidmakthålla en fart af 21 knop. Man hade alternativet att gå sakta genom isfältsregionen men ändå tillräckligt hastigt att hafva ångaren under fullständig kontroll. Ett fartyg af *Titanics* storlek måste vidmakthålla en proportionerligt större fart än den, under hvilken en ångare af halfva dess drägtighet kan manövreras. Hvilken är då förklaringen till, att den framdrefs genom issörjan med nästan maximumfart? Kan det uppstå något tvifvel om, huruvida man förstod risken? Att döma för hastigt blefve att förlora det faktum ur sigte, att den erfarenhet, kaptener å transatlantiska ångare hafva af isfält i synnerhet isberg, kan negligeras. För befälhafvaren af Titanic, en veteran som gjort passagen hundratals gånger, erbjödo de konditioner som förstörde hans skepp inga faror hvilka kunde ålagt honom att minska farten. Det var nog för honom att natten var klar och isen lös. Han trodde såsom han hade förklarat då han öfvertog befälet, att fartyget var osänkbart. Denna tro blef ödesdiger i sina konseqvenser, men han visste intet om den kraft en stor massa flytande is har att rifva sönder sidorna på ett 45,000 tons skepp och krossa dess vattentäta skott. Det är tydligt nog att förlusten af *Titanic* och uppoffrandet af två tredjedelar af dess passagerare och besättningen berodde mera på okunnighet och malplaceradt förtroende än brottslig försummelse.

Efter tilldragelsen vet hela verlden att en förfärlig risk togs som kunnat undvikas. Det är den gamla pinsamma historien om absolut tro på erfarenhet som visade sig värdelös och på omdöme som var felaktigt. Mer än ett och ett halft tusen menniskolif tyckas hafva onödigtvis uppoffrats, men att utan förmildring placera ansvaret härför, är icke så enkelt som det kan se ut i skuggan af den stora olyckan. Utslaget skall falla, men låt undersökningen bli grundlig och bevisningen fullständig. — *New York Sun.*

KAPITEL XII.

Andra bidragande orsaker till olyckan.

Utom bristen, på lifbåtar kom att besättningen icke visste att sköta dem de hade.—Eld rasade i kolbunkarne från början.—Oerfaren besättning.

Bland de efter olyckan qvarlefvande har icke så litet klander yttrats öfver besättningens oförmåga att sköta lifbåtarne. "Besättningen å *Titanic* var naturligtvis ny," förklarade Mrs. George N. Stone från Cincinnati, "och hade aldrig genomgått någon lifbåtsdrill eller haft någon tränering i rudimenterna af nedfirande, bemanning eller ekipering af båtarne. Tjogtals lif blefvo äfven till följd deraf hänsynslöst ödelagda, offer åt oskickligheten. Hade der funnits någon sjögång i stället för det spegellika lugn som rådde, så hade icke en enda passagerare nått vattenytan i säkerhet. Männen förstodo icke, huru båtarne skulle firas ned; båtarne voro icke försedda med proviant eller vatten, och många af besättningen förstodo icke att med resonabel färdighet handhafva en åra."

Inga öfningar höllos.

Albert Major, steward å *Titanic,* medgaf att icke en enda båtdrillning hållits och att lifbåtarne sköttes mycket klumpigt.

"En sak kommer mig i sinnet framför allt annat, när jag i minnet återupplefver *Titanics* undergång. Vi som tillhörde besättningen insågo strax när olyckan inträffade, att vi saknade organisation, och fastän hvarje man gjorde sitt bästa, hindrades vi från att ernå de bästa resultat, enär vi icke förstodo att samarbeta.

"Icke en enda båtdrill hade hållits å *Titanic*. Den enda gång vi fördes tillsammans var, när vi mönstrades in kl. 9 den morgon vi afseglade. Från onsdag middag till söndag förflöto nära fem dagar, men der hölls ingen båtdrill.

Titanic var i brand från den dag hon lemnade Southampton. Officerare och manskap visste detta, ty de hade kämpat med elden flere dagar.

Detta nämdes första gången af de besättningsmän, som landade från *Carpathia* och sedan hemsändes till England med Röda Stjernliniens ångare *Lapland*.

"*Titanic* afseglade från Southampton onsdagen den 10 April på middagen," sade J. Dilley, en eldare å *Titanic*, boende i 21 Milton road, Newington, London, North. Han afseglade jemte 150 andra besättningsmän ombord å *Lapland*.

"Jag fick transport till *Titanic* från *Oceanic*, der jag arbetat som eldare. Från den dag vi afseglade var *Titanic* i brand, och mitt enda åliggande hade varit att jemte elfva andra män bekämpa elden. Vi lyckades begränsa den något men icke släcka den.

Han fortsatte: "Naturligtvis visste passagerarne ingenting om branden. Tror ni vi skulle låtit dem veta något derom? Ingalunda.

"Branden startade i kolbingen No. 6. Hundratals ton af kol funnos der. Kolet öfverst i bingen var vått, såsom allt kolet borde varit, men nere vid botten hade man låtit kolet torka.

"Det torra kolet vid botten tog eld och låg och brann i flera dagar. Det våta kolet ofvanpå hindrade lågorna från att slå igenom, men nere vid botten rasade lågorna.

"Två man från hvar vakt af eldare befalldes att bekämpa den elden. Eldarne arbeta fyra timmar i sender, så att tolf af oss bekämpade elden från den dag vi lade ut från Southampton tills vi stötte på isberget.

"Men vi voro icke i stånd att bli herrar öfver elden, och man talade om att vi skulle blifva nödsakade att tömma kolbingarne efter det vi landsatt våra passagerare i New York och sedan kalla flodångsprutorna till hjelp att släcka elden.

"Men vi behöfde ingen sådan hjelp. Det var midt under bingen No. 6 isberget gjorde det största hålet i *Titanics* skrof, och den vattenflod som rusade in släckte den eld som våra ton efter ton af vatten icke förmått qväfva.

"Eldarne började blifva oroliga öfver branden, men officerarne befallde oss att hålla munnen — de ville icke skrämma passagerarne."

En annan historia af medlemmar af *Titanics* besättning gällde en brand som startat i en af kolbingarne kort efter det *Titanic* afseglade från Southampton och hvilken icke släcktes förrän på lördag eftermiddag. Denna historia lydde sålunda:

"Det hade blifvit nödvändigt att uttaga kolet från sektionerna 2 och 3 å styrbords sida, och när vattnet kom inrusande efter sammanstötningen med isen, höllo icke de vattentäta skotten, enär de icke längre hade tyngden af kolet att stödja sig. Någon rapporterade till öfveringeniören Bell, att det första vattentäta skottet gifvit efter, hvartill denne svarade: "Min Gud, vi äro förlorade."

"'Maskinisterna qvarblefvo vi pumparne och gingo till botten med fartyget. Brandmännen och eldarne sändes upp på däck fem minuter innan *Titanic* sjönk, när man insåg, att de ovilkorligen skulle vara förlorade om de stannade längre

qvar vid sitt arbete och sökte hålla pumparne i gång. Ljusen lyste till det sista, emedan dynamos drefvos med gasolinmaskiner.



KAPITEL XIII.

Mera om tragedien.

Döden väntade på en hvar, rik och fattig lika, på det olyckliga fartyget.

George D. Widener, den rike Philadelphiamannen, och Arthur L. Ryerson från New York mötte döden såsom män enligt hvad Mrs. Ryerson berättade för sin svåger, E. S. Ryersom, efter sin räddning. Han sade att när qvinnorna placerades i lifbåtarne, sågo de Mr. Ryerson och Mr. Widener stående vid *Titanics* reling viftande med armarne, kastande slängkyssar och ropande farväl till sina hustrur och barn. De trodde antagligen att det fanns tillräckligt med båtar för alla. Mrs. Ryerson hade sina båda döttrar, Susan och Emily, samt en ung son, John B., med sig i båten.

De lufttäta rummen visade sig vara dödsceller.

Att femtio eller flera af *Titanics* däckspassagerare voro inbommade i ett stålfängelse, från hvilket det var omöjligt att komma ut, emedan de lufttäta dörrarne till tredje klass just framom midten af fartyget stängts, var en ny upplysning som lemnades af en af besättningen och som sjelf verifierade det faktum att dessa olyckliga blifvit alldeles afstängda.

Att hafva öppnat dessa dörrar, som afstängde dessa fördäckspassagerare skulle hafva varit detsamma som att förkorta skeppets lif, förklarade han och bringa död till alla de hundraden, som trängdes kring båtdärfvertarne deruppe.

Hopplös undergång.

"Jag vet, att femtio eller flera fördäckspassagerare, hvilkas qvarter voro på samma däck som det "glory hole" hvilket användes af stewardarne för andra klassens salonger, aldrig hade så mycket som skymten af ett tillfälle att rädda sina lif," berättade denne sjöman. "Jag vet det, emedan jag var nära deran att blifva fångad sjelf, då dessa vattentäta dörrar stängdes.

"Vid första stöten tumlade alla stewardarne i mitt "glory hole", tillsammans fyrtio, från sina sofplatser och sprungo ut genom gången för att se efter hvad som stod på. Jag hörde någon gifva ordern: "Stäng de vattentäta dörrarne!" En minut senare skulle jag gå tillbaka till mitt "glory hole" för att hemta ett lifbälte, enär en order passerades omkring till alla att sätta på sig dylika.

Ståldörrarne stängda.

"Jag kunde icke komma tillbaka genom passagen till mitt "glory hole", emedan de vattentäta dörrarne afstängde gången. Det fanns ingen utväg att passera förbi dem, så att det intet sätt fanns för dem som befunno sig på andra sidan i fartygets för att komma ut i friska luften.

"Jag vet, att ingen af dem som befunno sig på andra sidan af denna vattentäta dörr kom ut innan den stängdes, emedan de hade måst passera genom gången, hvilket ingen af dem gjorde. Då jag för en underofficer omtalade, att dörrarne voro stängda och att så många menniskor befunno sig derinne, svarade han: "Välan hvad kunna vi göra åt den saken nu? Om dessa afdelningar i fören hålla så skall luften i dem hålla oss sjelfva flytande så mycket längre."

Springpojkar och millionärer.

Bland de mångtaliga hjeltemodiga själar, som tappert och lugnt mötte sitt slut, befunno sig femtio bekymmerslösa ungdomar, hvilka voro engagerade som pager för att passa upp på och gå ärenden åt första klassens passagerare. Mr. James Humphrey, en qvartermästare som förde befälet å lifbåten No. 11, omtalade en liten episod för att visa huru dessa ynglingar mötte döden.

Humphrey sade att dessa gossar kallades till sina vanliga poster i hufvudsalongens ingång och togos under befäl af sin kapten, en steward. De beordrades att stanna i salongen och inte vara i vägen för någon. Under hela den första timmen af villervallan och förskräckelsen sutto dessa ynglingar lugnt på sina säten i olika delar af salongen.

När slutligen den upplysningen passerades omkring, att fartyget höll på att sjunka och att enhvar hade rättighet att rädda sig bäst han kunde, blott han höll sig borta från lifbåtarne, spredo sig gossarne till alla afdelningar af skeppet.

Humphrey sade, att han såg ett antal af dem röka cigarretter och skämta med passagerarne. De syntes tänka att deras förseelse mot regeln att icke röka under tjenstgöringen var ett tillräckligt stort brott mot disciplinen.

Ingen enda af dem försökte komma i en lifbåt.

Ingen enda af dem blef räddad.

KAP. XIV.

Egendomliga episoder vid olyckan.

Ödet spelade några egendomliga puts.—Pengar värda mindre än apelsiner.

En af salongspassagerarne å *Titanic,* major A. Peuchen från Toronto, lemnade mer än $300,000 i penningar, juveler och säkerhetspapper i sin hytt, när han lemnade fartyget. Han återvände till hytten för att hemta sin värdefulla låda, men beslöt der att i stället endast taga med sig tre apelsiner.

"Penningar föreföllo rent af vara löjliga vid detta tillfälle," sade majoren. "Den enda värdesak jag bergade var en liten kråsnål som alltid bragt mig lycka. Jag tog nålen och tre apelsiner istället för penningarne och dokumenten."

Major Peuchen, som är president för Standard Chemical Company of Canada och vice kommendör af Royal Canadian Yacht Club, kördes in i en båt af kaptenen och beordrades att sköta en åra.

Ville ha ett bad.

G. Wikeman, *Titanics* barberare blef behandlad för skador han lidit. Han förklarade, att han kastades i vattnet af den andra explosionen å *Titanic* efter dennas sammanstötning med isberget.

En passagerare, som upptogs då han höll på att drunkna framlockade icke ringa munterhet å *Carpathia* genom att anhålla om ett bad, så snart doktorerna voro färdiga med honom.

Hoppade från däcket.

Förrådsförvaltare Prentice, den siste man från *Titanic* som nådde *Carpathia,* simmade omkring i det iskalla vattnet i timtal, men återställdes snart. Han sade, att han hoppat ifrån *Titanics* popdäck.

Mrs. James Baxter och hennes dotter, Mrs. P. C. Douglas, från Montreal, Canada, hade på sig de aftondrägter de burit vid söndagsqvällens konsert å *Titanic* och hade förlorat alla sina andra kläder.

Romantik efter olyckan.

Midt under död och förskräckelse spelade Amor ett litet spel och vann detsamma.

En af de öfverlefvande flickorna, Miss Marion Wright, från Sommerset i England, blef dagen efter landstigningen vigd i New York med Arthur Woolcott från Cottage Grove, Oregon. Hon kom ensam från sitt hem i England för att möta sin trolofvade, som varit i New York en hel vecka ängsligt afbidande hennes ankomst. Paret voro skolkamrater i England och blefvo förlofvade, innan Mr. Woolcott afreste för att bli fruktodlare i Oregon.

KAP. XV.

Hafvets fasor.

Det finnes en, och endast en, fara för sjöfarten, mot hvilken de sjöfarandes snillrikhet är fullkomligt magtlös. Denna fara består i de kolossala isbergen — somliga af dem flytande isprärier — hvilka under hvarje månad på året, men i synnerhet om vintermånaderna i stort antal sändas ut från de arktiska och antarktiska regionerna att följa oceanens strömmar, tills de slutligen smälta och blifva blandade med varmt vatten. En kort redogörelse för dessa hafvets vidunder, deras ursprung, huru de uppenbara sig och de otaliga faror, för hvilka de blottställa seglaren, kan här vara af intresse och på sin plats.

Grönland är en producent af isberg för de nordliga hafven. Grönland är ett mystiskt fastland, hvarest icke mycket växtlif kan existera. Dess precisa gränser hafva ännu icke blifvit utforskade. Men så mycket känner man, att Grönland är jemförelsevis platt, fastän betäckt med omätliga massor af is och snö. Denna snö och is bildas ständigt under hela året och har så gjort sedan förhistoriska tider. De hopa sig upp så, att Grönlands yta kan betraktas som en enda vidsträckt höjd. Den enorma tyngden af denna sig ständigt formerande is förorsakar en rörelse af massorna från medelpunkter till hafvet, och på detta sätt bildas glaciererna — ofantliga processioner af granithård is, hvilken "flyter" mycket sakta men oemotståndlig och i nära nog obegränsad utsträckning ned till vattnet.

Dessa stora rörliga fälts storlek är verkligen otrolig. Humboldtglacieren är sextio mil bred, dess väggar resa sig till en höjd af tre hundra fot öfver den plats, der den beger sig ut i hafvet, och hvad dess djup på inlandet beträffar, så har man funnit detta vara en half mil. Hvarje år skickar den ut i verldshafvet en massa, hvars areal är större än hela staten New Jersey.

En annan af Grönlands glacierer kallas Jacobshaven-glacieren, och denna är två tusen fot bred, ett tusen fot hög, och dess i hafvet utsända ismassa har uppskattats till mer än fyra hundra tusen millioner kubikfot årligen.

Tusentals mil af detta ämne uttömmas ständigt i oceanen. Glacieren skrider ungefär fyratiotvå fot om dagen. Omätliga massor af solid is krypa utefter kusten visande vid vattenbrynet en vertikal yta af stålblå is hård som flinta, mot hvilken ishafvets arga böljor piska. Denna is drifver dag efter dag, tills slutligen dess egen vigt eller vattnets rörelse kommer den att bryta af med ett buller värre än tusende åskknallar och med ett uppror i oceanen som endast kunde jemföras med en ny ös födelse. Sålunda först flyter berget sakta med strömmarne ned åt Labradors stora bankar, hvarest den tjocka och det töcken som ständigt insveper denna region, dölja den kalla faran från den ängslige sjöfararens syn, tills det är för sent för honom att vända sitt skepp för att undvika den. I sådant väder är det ingen ledning för utkiken i masttoppen, att isbergets spets ofta tornar sig hundratals fot upp i luften. Det kan icke ses till följd af det tjocka dimtäcke som skymmer bort detsamma. Denna dimma döfvar till och med ljudet, så att icke ens sqvalpet af de vågor, som slå emot det, kan höras. Det är endast genom den från detsamma utstrålande kylan

dess närvaro kan förnimmas. Men om vinden blåser ifrån fartyget i rigtning mot berget, kan den lägre temperaturen icke iakttagas, innan fartyget är så nära, att det är omöjligt att vända, innan sammanstötningen kommer.

Å andra sidan kunna ofta dessa massor icke iakttagas ofvan vattenytan, enär de sträcka sig endast till en ringa höjd öfver densamma. Icke förty befinna sig åtta niondelar af dessa isberg under vattenytan, så att, i synnerhet under natten, en vidsträckt platå af is kan röra sig i rigtning mot ångaren utan att på minsta sätt antyda sin närvaro.

Ångfartyget *Saale,* hvilken då styrde samma kurs som *Titanic,* var år 1890 utsatt för ett liknande öde, ehuru den lyckades rädda sig som genom ett underverk. Under det att ångaren under midnattsmörkret rusade fram å sin våta bana, blef den plötsligt hindrad i sitt lopp af en isfästning mer än 100 fot hög. Utkiken varnade i tid, maskinerna slogos back och rodret vändes hårdt till babord, så att ångaren endast gled öfver den vattentäckta foten af isberget, fick sig några dugtiga stötar, men den hastiga vändningen hade skett så plötsligt, att kol och last foro åt ena sidan. Detta nära nog kantrade fartyget, hvilket med sakta fart nådde hamn med styrbords reling nätt och jemnt öfver vattnet.

Normania hade år 1900 en liknande erfarenhet. Den lyckades nätt och jemnt vända i tid för att förekomma en direkt sammanstötning med ett ofantligt isberg, men gick längs det flytande berget, rakade dess sidor och blef sjelf alldeles betäckt med afskrapad is, hvilken fyllde dess däck.

Men dessa voro lyckliga undantagsfall. Det vida större antalet fartyg, som komma i beröring med den förfärliga massan af ett isbergs flinthårda, skarpa bas, gå förlorade strax vid

sammanträffandet. Passagerarne kunna skatta sig lyckliga om de hafva båtar och tillräcklig tid att få dem utsatta. Hafvets rekord är förfärligt med listan öfver de goda skepp som gått till botten med alla ombord. Stort är deras antal som sjönko och aldrig efterlemnade ett spår. Tills helt nyligen var gnisttelegrafen okänd, och fartyg som råkade i olycka kunde icke underrätta någon om sitt sorgliga öde, utan måste försvinna utan att lemna ett spår att de någonsin funnits till. Så gick det med *Ismaila, Colombo, Homer, Zanzibar, Surbiton* och *Berenicia,* och alltintill denna dag har intet ljus kastats öfver hemligheten af deras försvinnande. Naturligtvis finnes det många andra liknande fall. Hvilket som helst af de senaste tjugo åren kan uppvisa långa listor af försvunna fartyg.

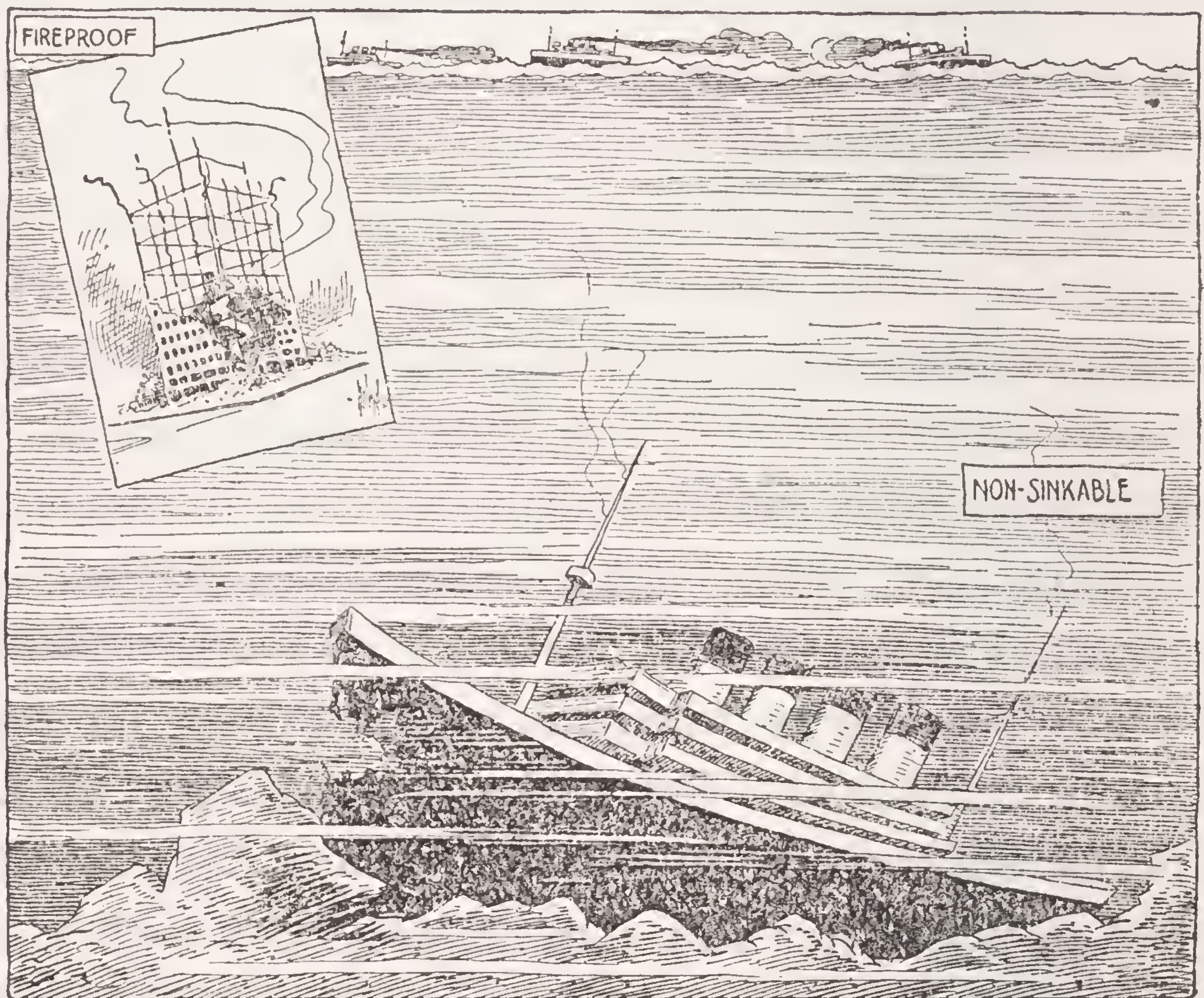
Det enda fartyg som kan hoppas att undgå förintelse vid kontakt med ett isberg vore ett speciellt starkt byggdt för arktisk forskning. Fartyg sådana som *Vega,* Nordenskiölds skepp, hvari han kringseglade Europa och Asien, Amundsens *Fram,* hvarmed han kom till sydpolen och Pearys skepp äro säkra äfven mot en direkt sammanstötning, emedan de äro mycket starka och mycket lätta. Men en oceanångare är synnerligt sårbar. Den förfärliga fart som nästan alla hafva, deras enormt stora tyngd och deplacement samt deras jemförelsevis svaga konstruktion äro anledningen till, att när deras fart plötsligen stannas, de bräckas sönder som glas vid minsta beröring med en sådan sig trögt rörande massa som ett isberg, hvilket kan vara en mil långt, två hundra fot ofvan och 1,000 fot under vattnet samt hårdt och skarpt som granit.

Mycken tid har användts och många ansträngningar hafva gjorts för att konstruera ett instrument, med tillhjelp hvaraf man skulle kunna upptäcka närvaron af ett isberg, men

så till vida har icke mycket uträttats som kunde uppfylla förväntningarna. Det höga berget kan naturligtvis ses på många mils afstånd, så framt det icke döljes af tjocka, men de ofantliga massor, som knappast äro synliga öfver vattenytan och dock lika farliga för de skepp som ohejdade störta sig mot detta flytande korallref af is, äro ännu försåtligare och farligare. Fartyg som farit upp på ett sådant flak hafva bokstafligen bräckts itu, emedan deras kölar icke varit ämnade att motstå en sådan ansträngning som att balansera på toppen af ett isberg.

Men om isbergen äro förskräckliga, äro de å andra sidan en af naturens skönaste och magnifikaste uppenbarelser. Man tänke sig en mängd glimrande minareter och torn, domer, bågar, kolonnader, spiror samt andra egendomliga former utomordentligt sköna — man tänke sig en sådan massa skiftande i alla regnbågens färger och blixtrande i en nordisk sommarsols belysning! Det bildar ett landskap af en så öfverjordisk skönhet, att inbillningen knappt kan framskapa en sådan, en massa lika stor som staten Rhode Island, majestätiskt rörande sig mot den fria oceanen och skiljande sig från moderisen med ett brak som af tusen åskknallar. Kanske skall detta underverk skicka till botten något godt skepp under sin lugna vandring från köld till värme. Kanske den olycklige resanden skall skåda dess underbara skepnader med en sådan fasa att han hellre skall önska att omkomma i djupet än söka sin tillflykt på dess kalla väggar. Men snart skall den enorma isbyggnaden sjunka och omkomma i hafvet samt blanda sig med golfströmmens enerverande vatten — öfverväldigadt som allting slutligen är och användt för nytt bruk genom den emanation som de lärde benämna "the opposition of

forces" och de vise kalla Gud, som håller sitt universum i jemnvigt och dess jemnvigt rätt.



KAPITEL XVI.

Trogna på sin post.

Pligten en sträng herskarinna.—Frötviflan lemnar många tillfällen att visa mod.—Höll bön när skeppet sjönk.

Rev. Thomas R. Byles, hvars requiem sjöngs på lördagen vid samma tid han skulle tjenstgjort vid sin broders vigsel, höll bön för en grupp emigranter ombord å *Titanic,* när skeppet sjönk. På morgonen af den dag fartyget stötte mot isberget hade fader Byles predikat för däckspassagerarne, af hvilka de flesta kände honom när de sågo honom.

När *Titanic* stötte på befann sig presten på öfverdäcket och höll på att läsa sina böner, hvilket är en del af hvarje romersk-katolsk prests skyldighet. Så snart den verkliga faran blef tydlig, kunde man se fader Byles bland passagerarne hörande deras bikt och gifvande absolution. Slutligen blef han medelpunkten i en grupp å däcket, hvarest tredjeklass passagerarne samlat sig, och ledde i bön efter radbandet, såsom katolikerna för sed hafva.

Detta berättades af Miss Agnes McCoy, som togs till St. Vincents hospital, så snart hon kommit i land från *Carpathia.* Hon befann sig jemte en syster och en broder i tredje klass å *Titanic.* De båda flickorna sattes i en lifbåt och sågo sedan brodern simmande i det iskalla vattnet. De ropade, att han skulle komma upp i deras båt. Han försökte att hålla sig fast i båtkanten, men en af sjömännen slog honom med en åra. Inom ett ögonblick sprang en af flickorna upp och grep

tag i sjömannens armar och höll honom medan den andra systern hjelpte brodern upp i båten.

"Jag såg fader Byles, när han talade till oss å fördäcket," sade Agnes McCoy, "och der fanns äfven en annan prest med honom der. Han var tysk och talade på det språket. Jag såg icke fader Byles sedan, förrän vi kallades upp för att gå i båten. Han läste då i en läderbunden bok och egnade hela sin uppmärksamhet deråt. Han trodde antagligen liksom vi andra, att någon verklig fara icke förelåg. Sedan såg jag honom sticka boken i fickan och skynda sig att hjelpa qvinnorna i båtarne. Vi voro bland de allra första att komma åstad, och jag såg honom icke mera.

"Men der fanns en man på *Carpathia,* som berättade mig om fader Byles. Det var en ung engelsman som kom hit öfver med sina föräldrar samt åtskilliga bröder och systrar. De gingo alla förlorade. Han var på däcket bland tredjeklass passagerarne tills fartyget sjönk. Han höll sig fast vid något föremål af jern, sade han, och skar sönder händerna mycket illa. En af explosionerna kastade honom i vattnet, och han blef upptagen i en båt senare.

"Han sade att fader Byles och en annan prest stannade hos folket efter det den sista båten lemnat och att en stor hop, kanske ett hundratal knäböjde omkring honom. Det var både katoliker, protestanter och judar som knäböjde. Fader Byles bad dem bereda sig att möta Gud och han och den andre presten voro ännu stående der när vattnet slog öfver däcket.

"Jag såg icke fader Byles i vattnet. Men det var föga underligt, då der funnos hundratals kroppar flytande efter det fartyget sjunkit. Natten var så klar, att vi kunde se tydligt och känna igen deras ansigten som voro närmast oss.

Fartygets ljus lyste ända till det sista, men efter explosionen gingo de ut. Då kunde vi höra menniskorna i vattnet ropa på hjelp och stöna en lång stund efter det fartyget sjunkit."

Dogo på sin post.

Generalpostmästaren Hitchcock rekommenderade att en klausul skulle införas i postverkets anslagsbill, auktoriserande en betalning af $2,000 till hvardera familjen efter tre amerikanska sjöposttjenstemän, hvilka förlorade sina lif å *Titanic*.

"Det mod som ådagalades af dessa män under försöket att rädda den dyrbara post de hade sig anförtrodd borde vara en källa till stolthet för hela postens personal och förtjenar ett särskildt erkännande af regeringen."

När de sist sågos af de öfverlefvande höllo de tre amerikanske tjenstemännen John S. Marsh, William L. Gwynn och Oscar S. Woody samt de två engelske Iago Smith och E. D. Williamson på att öfverföra 200 säckar innehållande 400,000 rekommenderade bref från fartygets postkontor till det öfre däcket. En officer å *Titanic* sade att då han sist såg dem stodo de och arbetade i tre fots vatten.

Musiken i knädjupt vatten.

Mrs. John Murray Brown från Acton, Mass., som jemte sina systrar, Mrs. Robert C. Cornell och Mrs. E. D. Appleton, blef räddad, befann sig i den sista lifbåt som lemnade *Titanic*.

"Musiken spelade marscherande från däck till däck och när skeppet sjönk kunde jag ännu höra musiken," sade Mrs. Brown. "Musikanterna stodo i vatten upp till knäna då jag sist såg dem. Mina systrar och jag voro i olika båtar. Vi erbjödo kapten Smith plats i båten, när vattnet öfversköljde skeppet, men han vägrade."

Namnen på sex engelsmän, en tysk och en fransman komma på hederslistan i *Titanic* tragedien:

Krins,	*Clark,*
Hume,	*Brailey,*
Taylor,	*Breicoux,*
Woodward,	*Hartley.*

I andra klassens passagerarelista äro dessa åtta länkade tillsammans under titeln "bandsmen". När den sista förhoppningen var slut begåfvo sig de åtta musikanterna upp på däck. Der svängde anföraren lugnt sin taktpinne, händerna grepo instrumenten, och öfver isfältet hördes melodien till en af de skönaste hymner som någonsin skrifvits. Det var "Närmre, min Gud, till Dig".

Ett hårdt arbete.

Unga Mary Downey spelade en hjeltinnas roll, der hon satt vid sitt utvexlingsbord i Hvita Stjernliniens kontor. Under den spännande väntan, som följde efter den första nyheten om *Titanics* olycka, besökte många hundra personer kontoret och ännu flera gjorde förfrågningar öfver den lokala eller distanstelefonen. Mary hade det värsta af alltihop. Hon var der för att besvara de första förfrågningarna af slägtingar eller vänner till *Titanics* passagerare och att gifva dem hvad hopp hon uppriktigt kunde, berätta om de senaste händelserna när det fanns några, att sköta utvexlingen åt bolagets olika departement och tjenstemän och gifva omedelbar servis åt den mängd tidningsrapportörer som trängdes med hvarandra i kontoret. Allt detta och mycket mera måste Mary uträtta, och det var ett underverk att hennes nervsystem icke blef alldeles ruineradt.

Den unga flickans namn är, såsom nyss nämndes, Mary Downey. Vid den tid då *Carpathia* hade landsatt de qvarlefvande af *Titanics* passagerare och besättning, var Miss Mary Downey lika mycket en hjeltinna bland Hvita Stjernliniens folk som någon kunde vara. Ganska många som kände till saken uttryckte sin förvåning öfver att hon kunde hålla i som hon gjorde med sin tröttande sysselsättning natt och dag. Under de der oroliga dagarne var hon den till utseendet lugnaste personen i hela kontoret. Till och med Mr. Franklin, chefen för kontoret, yttrade en gång till några rapportörer, att "Miss Downey var ett under."

"Nyheten om olyckan kom fram till New York tidigt på måndags morgon. Miss Downey var på sin post redan kl. 6 och der förblef hon nästan oafbrutet tills tisdags morgon kl. 8. Under en del af tiden måste man gifva henne en assistent. Efter att hafva sofvit några timmar i kontoret utan att gå hem återvände hon till sin post på eftermiddagen och började besvara de otaliga förfrågningarna. Större delen af dem hänvisade hon till kontorsmännen, men enhvar måste först redogöra för sitt ärende till henne. Och när kontoristerna vort sysselsatta måste hon sjelf besvara största delen af förfrågningarna.

Miss Downey hade ingen aning om, huru pass många telefonbud hon sände eller besvarade, men hon vet, att elfva hufvudlinier finnas till Hvita Stjernliniens kontor och att det var endast några timmar under natten då icke alla af dem voro i bruk.

De tidningsmän som uppehöllo sig i kontoret natt och dag uppskattade bättre än någon annan Miss Downeys tjenster. När till exempel Mr. Franklin tillkännagaf att *Titanic*

sjunkit, rusade nära ett dussin rapportörer till telefonerna. Inom en minut var enhvar i rapport med sin tidning och omtalade nyheten.



—TOLEDO NEWS-BEE.

"NÄRMARE, GUD, TILL DIG.

KAPITEL XVII.

William Thomas Stead, lärd, idealist och filantrop; den störste och vidtberömdaste mannen å Titanic, då fartyget sjönk.

Född i armod reste han sig slutligen genom sitt snille till en verldsmagt. Alltid originell, alltid oberoende, trogen sina ideal, först af allt en flitig arbetare och hade förtroende till goda böcker.

"Och ni skall bli ihjelsparkad på Londons gator!"

Så sade spåqvinnan. Så profeterade sierskan om framtiden under det hon stirrade i kristallbålen — men kristallen och sierskan hade orätt den gången.

W. T. Stead, verldsfiguren, det menskliga frågetecknet, mannen med den "automatiska handen" som steg och steg och steg i verlden från en början af intet; som trodde på sferernas hemlighetsfulla röster, blef icke sparkad ihjel på Londons gator. London fick icke se honom dö, såsom sierskan sagt. Ty W. T. Stead blef neddragen i den hvirfvel som uppstod då *Titanic* gick till botten och for på den vägen in det land, från hvilket han trodde sig höra anderöster.

Det var en personlighet af underbart, ja, nära nog groteskt intresse som dog den natten.

Det var endast en sak som kunde hindra honom i hans lopp, och det var döden. Fängelse kunde icke afbryta hans bana, furstar och kungar icke hindra honom, det bedöfvande oväsendet af en hel nations missnöje kom honom endast att småle och fortsätta med hvad han företagit sig.

Han föddes i en kongregationalistpastors hem den 5 juli, 1849, i Embleton, Northumberland, England. Fadern var en fattig man och hade en stor familj. Gossens lott var ganska hård. Hans barndomstid var prosaisk — och likväl fanns hos honom en finare instinkt, en rigtig trånad efter att finna ut tingens "hvarför?", att veta anledningen till denna verlds existens och att rätta det han tyckte vara orätt.

Vid fjorton års ålder fick han anställning som springpojke i ett köpmanskontor. Lönen var 4 shillings i veckan. Allt utom tre pence eller 6 cents gick som bidrag till familjens underhåll. Resten kunde han använda hur han ville — 6 cents.

I stället gömde W. T. Stead slantarne. Han hade ett syfte, ett mål, som endast kommer af ambition. Han måste köpa böcker, han måste lära någonting. Han måste studera för att tillfredsställa sin själs kraf. Och så sparades penny efter penny, hvilka tid efter annan utbetaltes för någon billig upplaga af någon bok han önskade ega, en bok som han flitigt studerade, tänkte öfver och absorberade under nattens timmar.

Vid 17 års ålder inträdde en förändring i hans öde. "The Boy's Own Magazine" erbjöd priser för uppsatser. Stead skref en öfver Oliver Cromwell, för hvilken han erhöll en hel guinea som betalning. Men priset utgjordes icke af penningar. Det bestod i böcker, hvilket kanske behagade ynglingen mer än något annat skulle hafva gjort. Bland de volymer han valde voro James Russell Lowells poemer, och den volymen gjorde William T. Steads journalistiska bana.

I Ryssland, i Irland, I Rom, i fängelset, var boken hans dyrbaraste egendom. Han förde den med sig öfverallt, den

var nära nog tummad till stycken, understruken och med marginalanteckningar.

Under de senare åren började Stead undersöka frågan rörande arbetslösheten. Den tilltalade honom. Han försökte alla möjliga utvägar för att hjelpa dem som saknade arbete. Han blef nu gjord till assisterande redaktör för tidningen "Pall Mall Gazette" och senare befordrad till hufvudredaktör.

Det var nu William T. Stead började väcka upp England.

London var ruttet af det "hvita slafveriets" spetälska. Adelsmän, parlamentsledamöter, hertigar, lorder, alla voro engagerade i trafiken med unga flickor, hvilka drogos ner i en hvirfvel så djupt, att all räddning var omöjlig. London visste sig hafva huggormen i barmen, men London försökte att icke se. London visste att handel med unga flickor bedrefs. Men London frågade icke efter några vidare upplysningar.

Men William T. Stead såg och visste. Han blickade längre in i framtiden och insåg, hvad det skulle betyda att bringa allt detta elände till ytan, att exponera det och tvinga det så synbart på folket, att detta skulle fordra handling. Hela den stora reformen kunde möjligen återfalla på reformatorn och dränka honom i den rasande vågen af folkmedvetandets uppvaknande.

Den halfdöda moralen kunde motstå ansträngningarna af den mannen och krossa honom, då den stördes upp.

Men Stead var beslutsam och tänkte göra ett försök. Hans namn, hans anseende och hans frihet voro på ena sidan, själars tortyr å den andra. Han kunde förlora hvad han egde vid försöket att fria den andra, men —

Han tog ödets tärningsburk i handen och skakade ut kuberna. De dansade på lyckans gröna bord. Han vann!

Och det var på detta sätt de vände sig till den vinnande vinkeln. Stead hade funnit ovedersägliga bevis på hvad han ville säga. Han visste, att väldiga magter voro emot honom äfvensom korruptionen. Han visste, att det enda element som kunde rädda honom var folkmassans uppretade indignation. Han måste derför vinna denna.

Bit för bit samlade han sitt bevismaterial, namn efter namn, händelse efter händelse placerades i kronologisk ordning, och slutligen en vacker morgon år 1885 föll det slag som ändrade Englands moral eller åtminstone en del deraf. London vaknade, gnuggade ögonen och hisnade. Stead hade kallat sin artikel "The Maiden Tribute of Babylon", och det fanns bevis bakom hvarje påstående.

Det ena uppdagandet följde på det andra, hvarje faktum fanns der, hvarje intyg stod fram i den nakna sanningens skepnad, ryslig i sin enkelhet.

Stead häktades. Han kastades i fängelse på anklagelse att hafva brutit lagarne. Men han endast log. Han visste att han hade segrat, att parlamentet skulle bli nödsakadt att stifta en lag, som skulle förhindra det hvita slafveriet. Och parlamentet gjorde så.

Tjugo år efter funno besökande i hans kontor William T. Stead bära en fångdräkt numrerad som den brukade vara i de dagar då han led för hvad han ansåg vara rätt. De voro öfverraskade. William T. Stead upplyste dem, att det var en årsdag och hans sätt att celebrera en seger i det förflutna.

Det var 1893 och 1894 som William T. Stead gjorde sig bäst bekant för Chicagoborna. Ty det var då han kom hit, och efter det han gjort sig bekant med Chicago och dess undre verld, började han skrifva en bok, som gjort honom ryktbar

öfver hela verlden. Denna bok kallades "Om Kristus komme till Chicago". Den spred sig som en löpeld öfver hela landet.

Wm. T. Stead var utan tvifvel personlig vän till flera monarker än någon annan privat medborgare i verlden. Han intervjuade flera celebriteter än någon annan skriftställare.



—DETROIT NEWS.

I VÄNTAN.

KAPITEL XVIII.

Från olycksfärden.

Många landsmän bland passagerarne å "Titanic."—Ett femtiotal räddas.—Förteckning öfver svenskar och svenskamerikaner, som medföljde den sjunkna ångaren.

Som förut meddelats, befunno sig många passagerare från de nordiska länderna ombord å den sjunkna jetteångaren *Titanic*. I de senast anlända svenska tindningarne publiceras från de skilda emigrantkontoren mottagna passagerarelistor, och dessa listor ge vid handen att följande svenskar och svenskamerikaner befunno sig ombord å *Titanic* vid den hemska katastrofen på Atlanten::

Från Stockholm och dess omnejd: Mauritz Björnström Steffanson, Ernst H. Björklund, 18 år, Bengt Larsson, 10 år, Ellen Pettersson, 19 år, Jenny Henriksson, 21 år, Ernst Person, Gerda Dahlberg från Tängelsta och Oskar Hedman från Ragunda, samt Axel Djärf, 27 år, destinerad till Winnipeg. Hit anses äfven vara att hänföra en Frank, J. C. Högbohm och fru Sigrid Lindström, som från London angafs som passagerare å första klass.

Augusta Lindblom, 45 år, Katrinenäs, Ida Andersson, 39 år, Vadsbro, och Johan Pettersson, 26 år, Västermo i Södermanland.

Rudolf Brobeck, Norrköping, Anna Nylén, 22 år, Kisa, samt Anders Andersson, 39 år, hans hustru Alfrida, 38 år,

jämte barnen Sigfrid, 12 år, Ebba, 7 år, Sigvard, 5 år, Ingeborg, 9 år, och Ellis, 2 år, Kisa i Östergötland.

David Örn, 19 år, och Hans Eklund, Snaflunda i Nerke.

Augusta Bäckström, 32 år, Nils Bäckström, 7 år, och Åke Bäckström, 5 år, samtliga från Jönköping, Johan Svensson, 75 år, Refteled, Oskar Johansson, Villstad, Gustaf Johansson, 33 år, Åker, Oskar Fransson, 18 år, Ödestugu, Peter Andreasson, Hamnaryd, Helmina Nilsson, Ramqvilla, Elin Braf, Korsberga, och Hilding Johansson, 16 år, Visingsö, Agnes Sandström och hennes barn Margaret, 4 år, och Beatrice, 2 år, Hultsjö i Jönköpings län.

Berta Nilsson, 18 år, Lysvik, Oliver Myhrman, 19 år, Kristinehamn, AnnaTongring, 20 år, Ransäter. och David Carlsson, 26 år, Ed i Vermland.

FransFindell, 19 år, Grängesberg, och Hilda Hellström, 23 år, Stora Tuna i Dalarne.

Gunborg Björk, 23 år, Hudiksvall, samt Elon Olsén, 17 år, Lars Forslund, 16 år, och Emil Ljung, 39 år, alla från Hedesunda i Gestrikland.

John Nilsson, 58 år, och Tekla Carlström samt Hulda Veström, Gottland, de tre förstnämnda från Bur.

Korpral Einar Karlsson, 22 år, sjömannen John Asplund, 22 år, och Nils Nilsson, 19 år, Oskarshamn, samt Otto Erlandsson, 28 år, Elghult, Ida Pettersson, 25 år, och Linnéa Pettersson, 19 år, Urshult, Ernst Aronsson, Berga, Nils Johanson, Albert Augustson, Paul Anderson och Olga Lundin, de fyra sistnämnda från Hallaryd i Kronobergs län.

Johan Bengtsson, 27 år, Fagered, Severin Svensson, 14 år, Knäred, Petrus Persson, 25 år, Breared, Nils H. Larsson,

Falkenberg, Karl Karlsson, Sörby, och Karl Johan Salander, Tjärby i Halland.

Algot Nilsson, 16 år, Grönahög i Elfsborgs län, samt Gustaf Bryhl, 25 år, och Dagmar Bryhl, 22 år, Skara, Gideon Gustafsson, 19 år, Broby, Alma Walin, en Öhman och en Ek, de sistnämnda från okända orter i Skaraborgs län.

Anna Hellgren, 23 år, och Ingvar Enander, 22 år, Göteborg.

Olof Vendel från Sallerup, Gustaf Edvardsson från Ljungby, Edvard och Elin Lindell från Ramlösa, Aug. Wennerström från Ystad, Ture E. Lundgren från Gislöf, August Nilsson från Hörby samt Alma Pålsson och hennes barn Torborg, Danira, Paul, Folke, Etina, Viola och Gösta från Bjuf i Skåne.

Svensk-amerikanerna Samuel Andersson, 26 år, Karolina Ryström, 42 år, Adolph och Elizabeth Dyker, resp. 23 och 22 år, John Ekstrom, 45 år, Malkolm Johnson, 30 år, Viktor Larsson, 29 år, Agda Lindahl, 25 år, och Charles Widegren, 44 år, samtliga från New York, Johanna Ahlin, 40 år, samt Ellen och Selma Ström, resp. 28 och 2 år, Chicago, Charles Asplund, 40 år, hans hustru Selma, 37 år, och barnen Oscar, 11 år, Gustaf, 9 år, Carl, 7 år, Lillian, 5 år, Felix, 3 år, Worcester, Mass., Ernst Danbom, Sigrid Danbom, 27 år, och Gilbert Danbom, 4 år, Aurora, Ill., Anna Skog, 43 år, samt barnen Karl, 10 år, Mabel, 9 år, Harald, 4 år och Margaret, 2 år, Iron Mountain, Mich., Karl Johnson, 32 år, Duluth, Minn., Edward Larsson, 27 år, Missoula, Mont., Ellen Björk, 25 år, Minneapolis, Per Lindner, 32 år, Boston, och Oscar Johanson, Detroit, Mich.



MR. OCH MRS. GEORGE A. HARDER, ETT NYGIFT PAR, RÄDDADT FRÅN TITANIC.
Qvinnan som håller handen för ansigtet och gråter är Mrs. Chas. M. Hays, hvars man omkom.



EN GRUPP RÄDDADE PASSAGERARE OMBORD Å CARPATHIA.

Från Karlshamn meddelas att tre personer medföljde *Titanic,* hvilkas namn ej förekommit på de offentliggjorda passagerarelistorna, nemligen kapten John Holm, anställd vid New Yorks jaktklubb, 70-årig och ogift, fiskaren Mauritz Ådahl från Asarum, också bosatt i New York, samt fröken Adelia Landergren, dotter till en fiskare, 22 år gammal. Hon reste nu för första gången till Amerika. De hade ämnat sig med en annan båt, *Philadelphia,* men kommo af någon anledning att gå ombord på *Titanic.*

Bland de vid katastrofen räddade upptaga svenska tidningarna följande: Reservlöjtnanten H. M. Björnström-Steffanson, fru Sigrid Lindström, fröken Dagmar Bryhl från Skara, fru Karolina Byström från New York, fru J. C. Högbom, fröken Ellen Thor, Frank Karlsson, Karl Behr, Mary Beckström, Erna Andersson, Carlo (eller Carla) Andersson, Harry Andersson, Selma Asplund med barnen Lillian och Felix från Worcester, sjömannen John Asplund från Oskarshamn, Jenny Draphin, Elisabet Dyker från New York, Jenny Hansson, Oskar Hedman, Hilda Hellström från Stora Tuna, svenskamerikanskan Elise Johnson och hennes båda barn Harald och Eleonora, Carl Jansson, Berendt Johansson, Oscar Johansson från Detroit, Oscar Johansson från Villstad i Småland, korpral Einar Karlsson från Oskarshamn, E. Lindqvist, Adelia Landegren, Olga Lundin från Hallaryd i Småland, Ture E. Lundström från Gislöf vid Simrishamn, Bertha Moran, Carl Nelson, Berta Nilsson från Lysvik i Vermland, Helmina Nilsson från Ramqvilla, Anna Nystén från Kisa i Östergötland, Elon Olsén från Hedesunda i Gestrikland, Ernst Persson, Agnes, Margareta och Beatrice Sandström från Hultsjö, Annie Sjöblom, fru W. B. Stephansson, Julian (Julius eller Julia) Sund-

man, Severin Svensson från Knäred i Halland, Anna Tongring, William H. Törnqvist, Alma Walin och Öhman från Skaraborgs län, August Wennerström från Ystad samt Jenny Hansson, Anna-Sofia Sjöblom, Albert Moss, Ernst Persson, August Abrahamsson, Carl Nelson och Hans Andersson. Af dessa finnas de sju sistnämnda ej i emigrantförteckningarne, men namnen klinga svenska. En förvexling med norskar eller finnar kan dock tänkas.

Ofvanstående förteckningar äro påtagligen icke fullständiga, men de visa, att det var många landsmän och landsmaninnor ombord å den stora passagerareångaren som gick i qvaf på sin första resa öfver Atlanten.

Det synes, som om flere svenskar, som ej stått upptagna i *Titanics* passagerarelistor och som ursprungligen haft för afsigt att medfölja någon annan båt, af en eller annan orsak i Southampton stigit ombord å den nu sjunkna lyxångaren. Å andra sidan har en och annan emigrant kommit att välja en annan ångare och på så sätt undgått döden i vågorna.

Om åtskilliga af de svenska passagerarne lemnas närmare underrättelser. Så meddelas att fru Sigrid Lindström är född grefvinna Posse och gift med kaptenen vid första lifgrenadjererna Carl Johan Lindström. Hon var stadd på resa till Amerika för att besöka en der gift dotter, sedan hon först sammanträffat på kontinenten med sin yngre dotter, som nyligen gifte sig i Berlin med den tyske skriftställaren Norbert.

Gustaf Bryhl och Dagmar Bryhl voro bror och syster samt barn till stadsfiskal Gustaf Lustig i Skara — namnet Bryhl hade de antagit efter en farmoder. Dagmar Bryhl företog resan till Amerika för att medfölja sin fästman, den i passagerareförteckningen omnämnde Ingvar Enander, som skulle

fara till Amerika för att studera jordbruksförhållanden. Brodern, som tidigare varit sjöman, följde då äfven han med för att vara behjelplig som tolk.

Från Bjuf i Helsingborgstrakten var Alma Cornelia Pålsson med barnen Torborg, Danira, Paul, Folke, Stina, Viola och Gösta Leonard. Alma Pålsson var hustru till en grufarbetare Pålsson i Bjuf. Denne reste till Amerika för 2 år sedan. Han hade nu sändt en sparad slant till sina anhöriga till biljetter åt dem. De hade först tänkt resa längre fram på våren, men då för dem omtalats att verldens största ångare låg färdig att föra emigranter öfver till Amerika, hade hustru Pålsson beslutit fara med *Titanic.*

Den kanske mest sorgliga namnsammansättningen förekom på förteckningen öfver dem som reste öfver Göteborg: Andersson, Anders, Alfrida, Sigrid, Ebba, Sigvard, Ingeborg och Ellis, Kisa. Det var omkring 40-årige landtbrukaren A. J. Andersson på Kättestorps gård i Kisa, Östergötland, som med hustru och fem barn velat emigrera till Amerika. Han ansågs i sin hemtrakt för ganska välbergad, men sålde nyligen gården för att med hustru och barn gå okända öden till mötes.

Augusta Bäckström från Jönköping var omkring 30 år gammal. Hennes man, som i Maj förra året reste till Amerika, hade skickat henne en biljett, och den 3 Maj afreste hon med sina båda söner Nils och Åke, hvilka voro 4 och 6 år gamla, öfver Liverpool. På den båt hon skulle medfölja voro alla platser upptagna, hvarför hon tilläts medfölja *Titanic.*

Den 16-årige Hilding Johansson var son till föreståndarinnan vid Visingsö fattiggård och aflidne snickaren Johan Erlandson. Gossen, som varit i skomakarlära, skulle resa till en äldre syster i Amerika, hvilken skaffat honom en god anställ-

ning der. Äfven han fick i sista ögonblicket resa med *Titanic* i stället för den ursprungligen bestämda båten.

Ida Pettersson, 25 år, och Linnéa Pettersson, 19 år, äro två systrar frånMisterhult i Kronobergs län. Deras föräldrar äro torpare. Flickorna ha två bröder i Amerika och voro på resa till dem.

Bland passagerarne befunno sig en 26-årig jordbruksarbetare Johan Pettersson från Närlunda, Vestermo, Södermanland, ett torp under Stora Sundby, samt en hans syster, fru Johanna Ahlin, som förut varit i Amerika och nu efter ett års vistelse i sitt föräldrahem vid Närlunda var på återresa till Chicago, der mannen, bördig från Bärsta i Öja, bor sedan några få år tillbaka. Från Eskilstunatrakten var äfven 28-årige låsarbetaren Viktor Larsson, hvilken redan för flere år sedan emigrerade. Han hade nu varit på besök hos sin ännu i Sverige bosatta hustru och sina svärföräldrar. Från Hull hade han sändt hem ett vykort med den nya stora ångaren *Titanics* bild!

Stockholmaren Ernst H. Björklund var en helt ung man, som lemnat sina föräldrar och syskon i hemlandet för att i New York öfvertaga ett arbete, som dervarande slägtingar skaffat honom.

Ernst Persson, som varit portvakt i Stockholm, erhöll för några månader sedan Amerikabiljett för sig och sin familj, hustru och två minderåriga söner. De skulle alla resa till Chicago, men till följd af någon lycklig omständighet kom han att göra öfverresan ensam.

Den omkomna Gerda Dahlberg från Tungelsta var 22 år gammal och dotter till en f. d. fjerdingsman, som numera är bosatt på det lilla stället Norret i Södertörn. Två systrar,

Miss Helen Dahlberg och Mrs. Augusta Spetz, ha tidigare emigrerat till Amerika och äro bosatta i Chicago.

De nämnda Adolph och Elizabeth Dyker voro två unga makar från New York. Den senare räddades, men den förre omkom. Adolph Dyker var omkring 25 år gammal, Stockholmsbarn och son till en nyligen afliden f. d. kaféegare, som under många år hade haft kafé i No. 11 Upplandsgatan. Unge Dyker emigrerade för några år sedan till Amerika och hade nu med sin hustru någon tid vistats i hemlandet för att utreda dödsboet efter sin fader.

Angående den räddade Anna Tongring meddelas att hon är född 1892 i Munkfors, der fadern, som afled för flere år sedan, var verkmästare vid Munkfors bruk. Hon hade för afsigt att resa till ett par systrar, som båda äro sjuksköterskor i en liten stad vid kusten. Fem syskon äro ännu hemma i Sverige. Den likaledes räddade Hilda Hellsten från Stora Tuna i Dalarne var nyss fyllda 23 år och hade sedan ett år tillbaka innehaft Amerika-biljett, ställd till Evanston, Chicago, der en moster lofvat ta hand om henne.

Ett hårdt öde har drabbat familjen Asplund från Worcester, Mass. Familjen, som bestod af föräldrarne Charles och Selma Asplund samt de fem barnen Oscar, Gustaf, Carl, Lillian och Felix, hade varit på besök i Sverige och var nu på återväg till Amerika. Endast modern samt Lillian och Felix blefvo räddade och ha återkommit till Worcester, medan familjefadern och de öfriga barnen funno sin graf i Atlanten. Charles Asplunds lik har återfunnits och skall hemföras till Worcester för att der begrafvas. De qvarlefvande familjemedlemmarne äro utblottade, och en insamling för dem pågår nu i Worcester.

KAPITEL XIX.

I hafvets kalla famn.

IngeniörErnst Sjöstedt mötte döden vid ångaren Titanics undergång.—Äfven kapten Lind tros ha omkommit.

Svenska tidningar meddela att bland offren för den förskräckliga *Titanic*-katastrofen äfven vor Ernst Sjöstedt och kapten Erik G. Lind. Dessa namn upptagas icke i den efter de svenska tidningarna på annan plats i detta nummer återgifna förteckningen öfver *Titanics* passagerare, men det är kändt, at den förstnämnde verkligen befann sig ombord vid olyckan och fann sin graf i hafvet. Deremot har det icke blifvit styrkt att kapten Lind medföljde ångaren på dess olyckliga resa. Detta tror emellertid en svensk tidning, som skrifver att man nödgas befara det värsta, då hvarken från honom sjelf eller från hans i New York bosatte broder ingått någon som helst underrättelse till hans hemmavarande anförvanter, hvilket man kunnat motse, om han varit bland de räddades antal.

Den omkomne ingenjören Ernst Sjöstedt var svensk-amerikan och bosatt i Sault St. Marie, Ont., Canada. Han var född 1852 i Hjo och genomgick Tekniska högskolan 1873—76. Redan följande år reste han öfver till Amerika, der han i ett par års tid var kemist vid Betlehem Iron Co. i Pennsylvania. Under de följande 20 åren verkade ingenjör Sjöstedt som masugnsingenjör, superintendent och konsulterande ingenjör, tills han 1899 anställdes som "chief metallurgist at the Lake Superior Power Co." i Sault St. Marie. Han har

sin familj bosatt i Toronto, Ontario, och hade företagit resan till Sverige för canadiska regeringens räkning i syfte att studera elektrisk jernsmältning och för att vinna kännedom om svenska torfmossar. Efter att ha varit i Sverige fyra veckor, var han nu på väg hem igen. Ingenjör Sjöstedt är bror till direktör Sten Sjöstedt i firman Gust. Sjöstedt i Göteborg. Denne har lika litet som svägerskan, fru Sjöstedt i Toronto, fått något meddelande om ingenjör Sjöstedts öde.

Om kapten Erik G. Lind meddelas att han är son till framlidne possessionaten Åkerlind till Jordanstorp i Södermanland. Han kom vid helt unga år till Amerika och slog sig ned i New York, der han några år var anställd som hamnlots. När så kriget med Spanien bröt ut tog han värfning som matros ombord på en af Förenta Staternas torpedbåtar. Sedan deltog han i boxareupproret i Kina som befälhafvare på en räddningsångare för flottans räkning. Härunder lyckades det honom att rädda fyra stora pansarfartyg, hvilka råkat sätta på grund. Hemkommen till New York tog han afsked med rang af kapten i amerikanska flottans reserv. Efter att några år ha verkat som affärsman i New York med kontor vid Broadway, återvände han till Sverige. Der återköpte han sitt forna fädernehem Jordanstorp, hvilket han kostat på en storartad restaurering. Han har de senaste åren arbetat som affärsman i Stockholm och var nu på väg till New York i affärer, då olyckan drabbade honom. Kapten Lind efterlemnar talrika vänner såväl i Sverige som i Amerika samt sörjes närmast af åldrig moder, född Tigerschiöld, och maka, född Karsten, säger en svensk tidning i sin dödsruna öfver den som död ansedde förre svensk-amerikanen.

KAPITEL XX.

Dödsskeppet anländer.

"Mackay-Bennett" inlöper i Halifax med ett par hundra lik ombord.—116 *döda tidigare begrafna på hafvet.*

Med flaggorna på half mast och matroserna med blottade hufvuden mannande rårna inlöpte kabelfartyget *Mackay-Bennett* långsamt och väl i Halifax' hamn. Det kom från den plats ute i Atlanten, der *Titanic* gick under, och medförde liken af 190 offer för katastrofen. Alla kyrkklockor i staden klämtade, och alla flaggor svajade på half stång, medan på kajen hundraden väntade i orolig bidan på att få taga vård om anhörigas och vänners döda kroppar. Men många blefvo besvikna.

Under de två veckor *Mackay-Bennett* kryssat ute vid olycksplatsen hade inalles 306 lik anträffats. Af dessa hade 116, som af en eller annan orsak icke kunde identifieras, begrafts på sjömansvis på hafvet: insvepta i segelduk med tyngder, hade kropparna en efter en skjutits öfver relingen och försvunnit i vågorna, medan begrafningsformuläret blef läst öfver dem. Inalles hade 187 af de anträffade liken identifierats, men bland dem som fördes till Halifax funnos 60 okända, och oaktadt de i ett par dagar lågo utställda, kunde ej ett enda af dem identifieras af folket i land. Bland de ilandförda liken märkas dem af öfverste John Jacob Astor och Isidor Straus från New York samt H. J. Allison från Montreal, medan vän-

ner och anhöriga förgäfves spanade efter liken af major Butt, Benjamin Guggenheim, William T. Stead, John B. Thayer, Henry B. Harris, Jacques Futrelle, m. fl.

Bland de ilandförda identifierade märkas följande namn med svensk eller skandinavisk klang: Carl Asplund, J. F. Johanssen, G. J. Johnsson, Karin Anderson, E. G. Danbom, S. Greenberg, W. H. Harbeck, A. C. Halverson, Malcolm Johnson, D. Norman och Alma Paulsson. Ute på hafvet hade åter begrafts: Mauritz Ådahl, Thomas Andersson, Anders Gustafson, Henry D. Hansen, Erik Johanson, Mary Mangen och Olson.

De döda, hvilkas kroppar icke afhemtades af någon, blefvo i slutet af veckan begrafna å kyrkogården vid hafsstranden utanför Halifax.

Märklig är att bland liken på *Mackay-Bennett* funnos endast två qvinnor. Samtliga kroppar buro lifbälten. På ingen af de anträffade kropparne kunde sår efter skott förmärkas. Icke mindre än 25,000 dollars i kontanter och lika mycket i värdesaker påträffades hos liken. Ett hundratal fickur, som buros af de döda, fastslå, att slutkatastrofen inträffat kl. 2:10.

Ett annat kabelfartyg, *Minia*, var då detta skrefs, ännu ute vid olycksplatsen. Det har tagit ombord ytterligare ett par tiotal uppflutna döda.

KAPITEL XXI.

Man forskar vidare.

Efterskörd från Titanic-katastrofen. — Senatsundersökningen fortfar. — De brittiska vittnena ha hemförlofvats.

Senatsundersökningen angående *Titanic*-katastrofen afslutades i Washington onsdagen den 8:de. Ordföranden i undersökningskommissionen, senator Smith från Michigan afreste samma dag till New York för att der ytterligare höra några vittnen. Derefter skulle han i senaten framlägga resultatet af den vidlyftiga undersökningen.

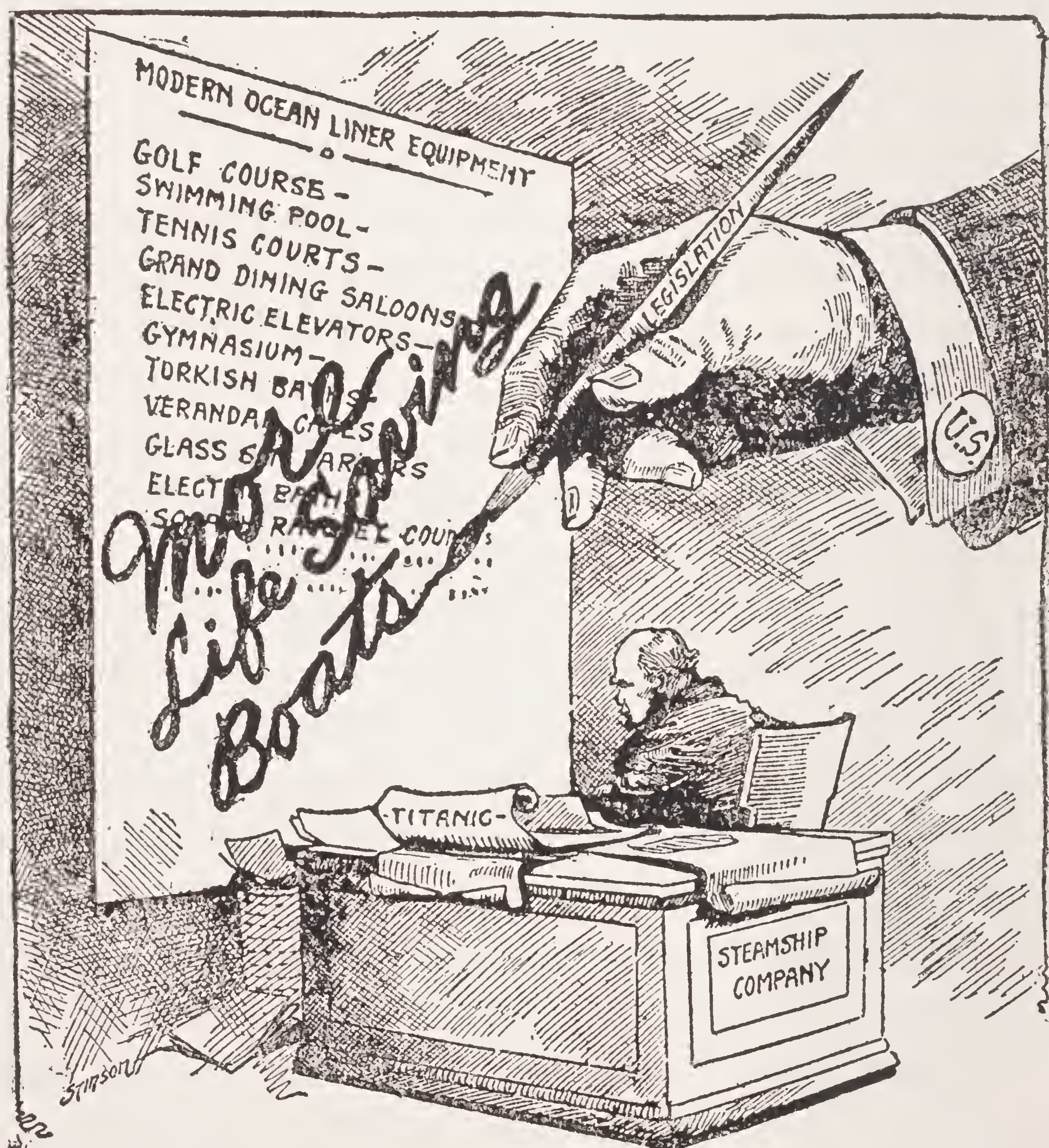
Af särskildt intresse äro de vittnesmål som aflagts af tredje klass passagerare. En syriska, Latese Bakelnay, som räddades medan hennes man omkom, berättade att emigranterna voro innestängda i en timmes tid och att det kom till blodiga uppträden, då alla kämpade om platserna närmast dörren. Då dessa omsider öppnades för att utsläppa qvinnor och barn, blefvo fyra män som spärrade vägen nedskjutna af officerarne, och qvinnorna klättrade derpå ut öfver de fallnas lik. Ett annat vittne uppgaf också att hundratals personer i emigrantlogemangen icke sluppit ut. Ett högt galler, hvars grind var låst, spärrade vägen, och det tog ett par timmar innan de instängda kunde klättra öfver hindret. Flera emigranter, som icke vaknat vid sammanstötningen eller vid tumultet ombord, hade icke blifvit väckta, utan gått sofvande i den sista hvilan. Sjukhusets och häktets invånare påstås icke ha blifvit varnade för faran.

En steward från första klassen, Andrew Cunningham, berättade att han först kl. half 1 fått order att purra passagerarne. Detta var 50 minuter efter kollisionen. De flesta hade intet begrepp om faran, innan man började fira ned båtarne. En annan steward, Ray, berättade att flera efter den första allarmeringen åter lagt sig till sängs. Sjömannen Evans påpekade att båtarne hängde minst 3 fot utanför relingen och 70 fot öfver vattenytan, hvarigenom många, särskildt qvinnor, afskräcktes från att våga språnget. Barnen hade man kastat i båtarne som säckar, och med flera qvinnor måste man förfara på samma sätt. En af *Titanics* lampputsare vittnade att ett stort antal af båtarne saknat lanternor. En af de räddade, Hugh Woolner från London, uppgaf att *Titanics* fart dag för dag tilltagit. En dag tillryggalades 514 mil, den nästa 558. Sistnämnda dagssträcka var den sista som officiellt tillkännagafs ombord. Ett annat vittne sade sig ha iakttagit hurusom matroserna haft svårigheter vid stängandet af de vattentäta skotten, af hvilka flera i brådskan blifvit stående på glänt.

Undersökningen har till stor del sysslat med tekniska frågor, främst marconitelegrafen och anordningen vid räddningsbåtarne. Redan har inom kongressen fråga väckts om lagstiftningsåtgärder i syfte att säkerställa passagerarnes lif och egendom på oceanen, och sedan det rika material, som genom undersökningen hopbragts, hunnit sofras, äro ytterligare initiativ att förvänta.

På tisdagen tillätos de qvarhållna officerarne och sjömännen att afresa. Sedan han frivilligt förbundit sig att åter inställa sig, när helst sådan befanns nödigt, afreste äfven direktören i Hvita Stjernlinien J. Bruce Ismay på torsdagen från New York till England, der han blir ett af hufvudvittnena vid

den äfven der påbörjade undersökningen om *Titanic*-katastrofen. Jemte officerarne Boxhall och Lightoller samt utkiken Fleet och telegrafisten Bride har Ismay stämts för skadestånd af Mrs. Louise Robins, som vid katastrofen förlorade sin man, anställd som betjent hos öfverste Astor. Det hette först att de anklagade skulle häktas, men tillätos de dock afresa till sitt hemland, sedan de förbundit sig att infinna sig, när processen tagits upp.



—CINCINNATI POST.

KAPITEL XXII.

Många minnesgudstjänster med anledning af Titanicolyckan.

Kyrkor i hela landet hålla speciella gudstjenster. — Massmöte i New York.

Uttryck af ömt och uppriktigt medlidande för dem som drabbats af *Titanic*-olyckan framställdes i de mest brinnande ordalag vid ett minnesmöte som hölls i Broadway-teatern söndagseftermiddagen den 21 April 1912. Folkmassan syntes vara gripen af tillfällets högtidlighet och kunde icke undertrycka sitt bifall åt hvad som yttrades.

Massmötets ordförande var Frederick Townsend Martin och den förnämste talaren var William Jennings Bryan.

Mr. Martin gjorde en kort inledningsadress. "Ju djupare sorg desto mindre har tungan att säga," sade han. "Vi kunna endast sörja dem som gingo förlorade och vi måste sympatisera med dem som lida i dag. Vi hafva glädt oss öfver de stora framsteg som affärer och sjöfart gjort. Vi hafva trott derpå och understödt dem, tills kommersen i sin girighet tagit fördel af vårt förtroende. Den har föredragit att kasta millioner på extravaganser och endast fattiga pennies på säkerhetsåtgärder. Vi få nu skörda resultatet af denna krämarepolitik."

Mr. Martin sade att sorgen är en stor uppfostrare. Emellanåt kunna vi se längre genom en tår än genom ett teleskop.

Det kan hända att framtiden kommer att draga stor fördel af denna olyckshändelse. Han benämnde allas uppförande vid förlisningen heroiskt, ett uppförande som endast kunde öfverträffas af englar och vida hjeltemodigare än det som visats å något af verldshistoriens slagfält. Vid slutet af sitt tal introducerade han Mr. Bryan.

Epigrammet om att man stundom kan se längre genom en tår än genom ett teleskop hade tilltalat Mr. Bryan, som tog det till text för sitt tal. "Må vi se genom dessa tårar nu", sade han.

"Det faktum att vi äro här i dag är ett bevis att vi kunna dragas tillsammans af ett gemensamt syftemål. Det finnes skilnad i vår uppfostran, mycket större än det borde finnas fruktar jag; det finnes skilnad i våra förmögenhetsvilkor, mycket större än det borde finnas; det finnes skilnad mellan kyrkorna, mycket större än den borde vara, men vi äro alla ett, när våra hjertan rörts och när vi mötas på känslans gemensamma mark."

"Många fler menniskor hade dött under en gifven period än vid *Titanic*-katastrofen, och det är icke emedan så många dogo på en kortare tid som vi råkas här utan till följd af dödens plötslighet och förfärlighet." Mr. Bryan använde som en liknelse en flod och dess bifloder. Storm i en enda biflod hade ingen inverkan på dess volym, det är endast när det är en allmän storm, när vattnet strömmar till från alla håll och kanter som den väldiga floden stiger och går öfver sina bräddar. Så hafva alla dessa menniskor som dogo på ett ögonblick nedbrutit alla af menniskor gjorda skrankor."

"En händelse af detta slag lär oss en god lexa", sade Mr. Bryan. "En stor tilldragelse är lik en teaterscen, å hvilken

personerna uppträda inför en åhörareskara. På gatan kan ni inte skilja hjelten från bofven, men när de komma på scenen synas de tydligt. Der se vi den lille och den store, den rike och den fattige, den vise och den enfaldige sådana de verkligen äro; och denna katastrof har gifvit oss ett tillfälle att se huru många hjeltar vi hafva, blott en anledning erbjuder sig att framkalla dem för att vindicera sin rätt till beundran.

"Jag är stolt öfver hvad vi hafva lärt af dessa män och dessa qvinnor, stolt öfver deras sjelfbeherskning, som gaf dem kraft att möta döden med lugn och resignation.

"Det är icke svårt att vara artig, när ingen fara är för handen; det är svårare då ett dröjsmål, äfven för några ögonblick kan betyda döden. Jag är stolt öfver de rekord som gjordes och glad att dessa lysande exempel komma från alla klasser.

"Somliga af namnen äro bekanta. Men det är icke endast de som böra ihågkommas vid ett tillfälle som detta. En person berättade mig i går en liten episod som han hört från en af de räddade. En af passagerarne, en qvinna, satte på sig ett lifbälte och sade till stewarden: "Hvar har ni ert?" Svaret var: "Jag är rädd att det icke finnes tillräckligt åt alla."

"Han gjorde hvad han kunde för att rädda andra, och jag är säker om att ingen läst berättelsen om de hustrur, som icke ville lemna sina män, utan att röras deraf. De föredrogo att dela faran af att stanna qvar hos dem i stället att gripa tillfället till räddning. Jag kände en af dessa män i kongressen. Jag var kamrat med Mr. Straus för tjugo år sedan, och det är angenämt att veta att han var hjeltemodig och orädd. Det är lika glädjande att veta, att den trogna hustru som stått vid hans sida så många år, visade sig vara en sann afkomling af

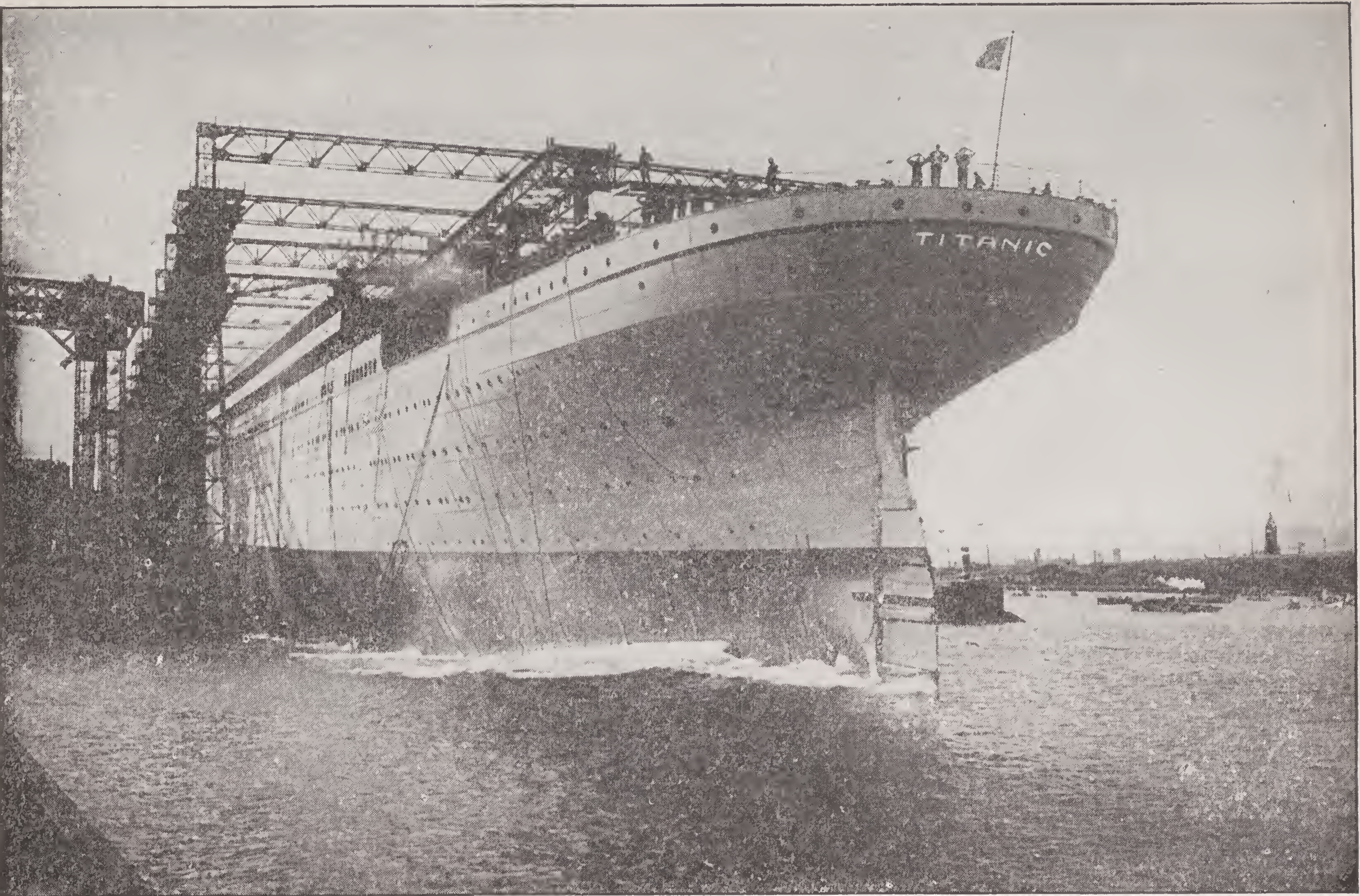
bibelns Ruth och föredrog att icke lemna honom: "Bed mig icke att lemna dig!" Dessa exempel på manlighet och qvinlighet äro vårt folks arfvedel. De göra oss stolta öfver dem vi kände och som voro en del af oss.

"Ingenting som vi kunna säga kan bringa de döda tillbaka och ganska litet af hvad vi kunna säga kan trösta dem som lidit en oersättlig personlig förlust.

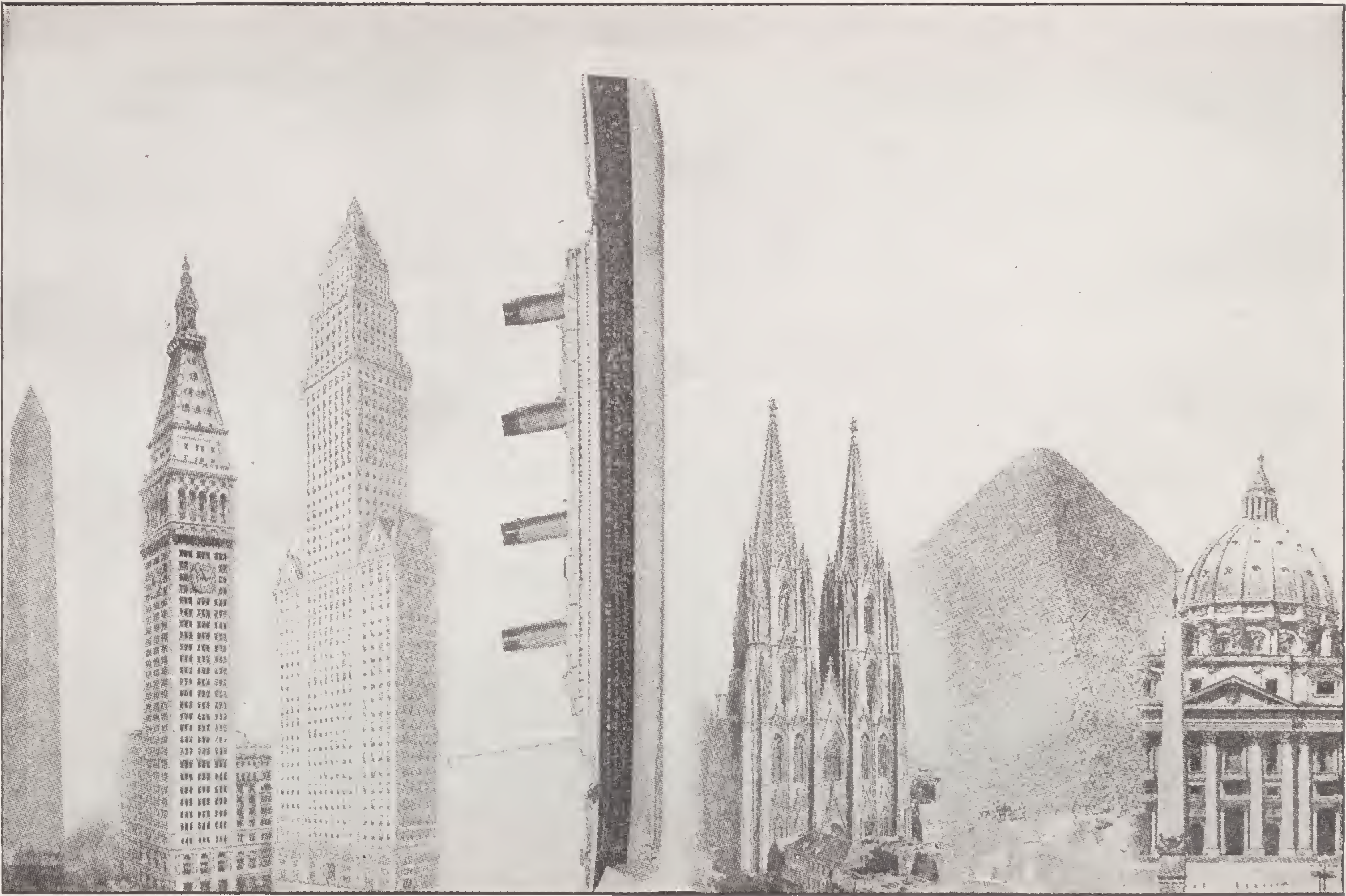
"Dylika katastrofer äro nyttiga för framtiden, fastän de kännas hårda för närvarande." Mr. Bryan omtalade ett samtal som han för många år sedan haft med en lagkarl ute i vestern. Denne hade yttrat: "Utan blodsutgjutelse kan ingen syndaförlåtelse ega rum."

"Han sade", fortsatte talaren, "ni kan icke godtgöra en stor orättfärdighet, förrän någon är dödad. Ni kan tala om faror, men de vilja icke lyssna. Vi fästa ingen uppmärksamhet åt saken, innan dödens tragedi skakar upp oss. Ofta veta vi icke, hvad som behöfver göras, innan en stor olycka kastar sin belysning öfver situationen." Han berättade derpå om sin egen erfarenhet i Vestindien i fjol, då det fartyg, hvarpå han befann sig, stötte på ett korallref. "Denna erfarenhet var icke vidare farlig. Men jag fick då för första gången veta, att de icke hade mer än en gnisttelegrafist å en ångare af sådan storlek och att till följd af öfverenskommelse telegrafisterna sofvo från kl. 1:30 till kl. 6 på morgonen, under hvilken tid ett sjunkande fartyg icke kunde kalla ett annat till hjelp, äfven om ett sådant befunne sig endast på några mils afstånd.

"Så snart vi fått situationen klar, voro vi angelägna att en lag skulle stiftas, hvilken ålade hvarje passagerareångare att hafva minst två telegrafister, så att hjelp i händelse af nödfall kunde genast tillkallas. Vi voro icke i någon nöd och



TITANIC LÖPER AF STAPELN.



1. Washingtonmonumentet, Washington, 555 fot.
2. Metropolitantornet, New York, 700 fot.
3. Nya Woolworth-byggnaden, New York, 750 fot.
4. Hvita Stjernliniens tripleskrufångare ''Olympic'' och ''Titanic'', hvardera 882½ fot.
5. Domkyrkan i Köln, Tyskland, 516 fot.
6. Stora pyramiden i Gizeh, Egypten, 451 fot.
7. St. Peterskyrkan i Rom, 448 fot.

kunde vänta tio timmar, men *Titanic* gick till botten på tre timmar. Vi lärde då att flera telegrafister behöfdes och en bill föreligger nu i kongressen för att råda bot på missförhållandet. Jag hyser icke det ringaste tvifvel, att den kolossala *Titanic*-olyckan skall få till resultat en lagstiftning, som blir till nytta för kommande slägten.

"Jag vågar göra den förutsägelsen, att det trådlösa telegrafsystemet kommer att göras mera effektivt och verksamt öfver en vidsträcktare areal samt att anledningarne till sjöolyckor skola blifva färre. Jag vågar äfven påstå, att de undersökningar som gjorts skola hafva till följd, att fartygen måste vara försedda med tillräckligt antal lifbåtar för passagerarnes säkerhet. Äfven vågar jag förutspå att mindre uppmärksamhet skall egnas åt en luxuriös inredning än åt deras lif, hvilka anförtro sig åt skeppsbyggare och redare. Manien för hastighet tror jag har fått dödsstöten, och folk skola icke vara så ängsliga att komma öfver oceanen fort som att verkligen komma öfver."

"Till afslutning af sitt tal omnämnde Mr. Bryan en gammal grekisk idrott, hvarvid priset tillföll den som kunde bringa ett brinnande ljus till målet. På detta sätt måste rederierna lära sig att priset icke skall tilldelas den snabbaste, utan den som kan bringa lifvets ljus hela vägen öfver utan att släcka ut det.

"Jag är glad öfver att vara en i denna mängd och att ha fått med min närvaro och mina ord ådagalägga att vi här äro alla som en man i hjerta och känsla. Jag länkar mitt hjerta med edra i ett uttryck af den djupa sorgen och i att uttrycka den djupaste sympati och jag förenar mitt hopp med edert,

att denna outsägligt stora olycka må bära god frukt i större säkerhet för dem som hädanefter resa på hafvet.

I en adress till The Ethical Culture Society yttrade professor Felix Adler bland annat:

"Det var hänsynslöshet och brottslig försummelse som voro orsaken till olyckan. Publiken i allmänhet måste delvis bära skulden. Det är ömkligt att tänka sig dessa golflinkar och simbasänger å ett ångfartyg som nu ligger 2,000 famnar djupt. Fastän mensklig svaghet framkallade olyckan, ådagalades sublima eegnskaper efter densamma. Lagen på sjön är baserad på den moraliska jemnlikheten mellan män och qvinnor. Det yttrandet, att qvinnorna borde afböjt att begagna sig af det dem gifna företrädet belyser regeln väl. Underlägsenheten i styrka och förmåga att uthärda sådana svårigheter motvägas af ett bättre tillfälle till säkerhet.

"Det fanns plats i lifbåtarne för de fysiskt svagare qvinnorna och lifbälten för de fysiskt starkare männen. Det yttrandet har också blifvit fällt, att de värdefullare lifven skulle gifvits företrädet, men de, i hvilkas favör detta yttrades, voro de första att tillbakavisa en sådan tanke med förakt och umgingos på vänlig fot med de odistingerade passagerarne i tredje klass i dödens fina demokrati.

"Det mest beundransvärda draget var deras lugn, som lemnades qvar å skeppet."

"Om *Titanics* konstruktörer haft en verkligt lefvande tro på Guds allmakt", sade Rev. Dr. Charles A. Eaton vid minnesgudstjensten i Madison avenue baptistkyrka, "skulle de icke trott, att de kunde bygga något som kunde beherska Hans haf. Det var vetenskap de kallat till hjelp, vetenskap som sedan Martin Luthers dagar har kommit att blifva verldens mentor.

Den gaf dem simbasänger, elevatorer, rikt utstyrda rum och promenader, hvarje beqvämlighet, som en depraverad och lyxälskande nation tycker om. När detta stolta fartyg seglade, hade det torterat rasens förnämsta hjernor i dess konstruktion och inkarnerat hela det moderna vetandets komplex. Men vetenskapen, som fört verlden mellan oss och Gud kan aldrig producera någonting som icke faller i bitar vid Guds minsta vidrörande. Den "osänkbara" båten gick till botten.

"Denna tilldragelse har uträttat mera att förskingra vår tids usla sjelfviskhet och sömnaktighet än något annat i min lifstid. Med sina utmärkta maskiner, sina öfverdådigt eleganta salonger och rum, sin musik, sina förströelser sitt bästa folk gick fartyget till botten vid en ringa beröring af Guds finger. Vi hade förglömt de hotande djupen och allt som ligger bakom. Vi hade icke tagit med nog lifbåtar.

"Den verkställande direktören i sin palatslika salong, besättningen som icke drillades, den man, hvars åliggande det var att bringa upp ett ämbar hafsvatten för sin termometer, men som fyllde ämbaret vid närmaste vattenledning i stället, alla litade på sitt osänkbara skepp — de dårarne."

Tjugotvå räddade från *Titanic,* möjligen flera, bevistade minnesgudstjensten på söndagsmorgon i katedralen St. John the Divine. Somliga af de räddade qvardröjde för att tala med biskopen och de andra presterna och att tacka dem derför att de under gudstjensten tackat Gud för deras räddning.

Vid foten af predikstolen funnos stora ankaren af purpurvioler och på sjelfva bågarne sågos engelska och amerikanska flaggor. Kyrkan var vackert dekorerad med palmblad och alla dörrar draperade i svart och purpur. Dödspsalmen sjöngs

under det församlingen knäböjde, och kören som kom in vid den långa tjenstens slut, gick ut igen under tystnad. Hymnen var Sullivans "Yea, thought I walk through the shadow of the valley of death", och bönerna lästes från samma bok.

Biskopen af New York, presidenten för Generalkonventets deputeradehus, erkediakonen af New York, ex-president Smith af Trinity College samt en del andra dignitärer bevistade sorgegudstjensten. Folkmassan var så stor, att många fingo platser som annars skulle intagits af kören. Många fingo nätt och jemnt ståplats. Biskop Greers predikan var kort och vid dess slut bad han åhörarne bedja för de sörjande, hvarefter den högtidliga akten var slut.

Major Archibald W. Butt, presidentens adjutant, fick sin uppfostran vid University of the South, Sewanee, Tennessee, och omkring ett tjugutal af hans klasskamrater, nu bosatta i New York eller dess närhet, bevistade minnesgudstjensten i St. Markuskyrkan vid Second avenue och Tenth street. Holy Communiontjensten, en del af minnestjensten, var speciellt för dem som varit bekanta med major Butt. Sjuttiofyra personer deltogo i densamma.

Rektorn för St. Markuskyrkan, Rev. W. N. Guthrie, hade varit skolkamrat med major Butt och höll predikan. Hans ämne var: "Huru skola vi betrakta Gud i belysningen af en sådan olycka?" Efter tjensten tillsattes en komité för att affatta sympatiresolutioner och sända dem till majorens anhöriga, hvilka bo i Washington. De skolkamrater som voro med å komitén voro Dr. John P. H. Hutchin, Beverly Wrenn, T. Channing Moore, Robert Elliott och William M. Puckette.

Judarne sörja.

Gudstjensterna i judetemplen i New York voro likaledes egnade åt minnet af *Titanics offer.*

I Temple Beth-El, Fifth avenue och Seventy-sixth street, af hvilket Mr och Mrs. Isidor Straus, som så lojalt mötte döden tillsammans, voro medlemmar, bevistades tjensten af alla familjens medlemmar, som vid tillfället befunno sig i New York. De voro ex-ambassadör Oscar Straus, en broder till den omkomne filantropen; Percy Straus, hans son; Mrs. Percy Straus och hennes systrar, Mrs. Percy Straus' moder, Mrs. Abraham Abraham, enka efter den aflidne Mr. Straus' affärskompanjon; Mrs. Lazarus Kohns, hans syster; Lee Kohns, hans nevö, samt Mrs. Edmund E. Wise, hans niece.

Rev. Dr. Samuel Shulman, som under de fjorton år han varit tjenstgörande rabbi för templet, hade varit mycket nära associerad med Mr. Straus, kunde endast med svårighet undertrycka sin rörelse, när han talade. Bland annat yttrade han:

"Jag hade känt Isidor Straus i fjorton års tid. Han var en man med en stor intelligens, ett ömtåligt samvete, ett stort hjerta, en lojal son mot sitt folk och en lojal amerikan — en stor man.

"Guds vägar äro icke våra vägar. Därför få vi icke försöka att definiera Hans bevekelsegrund till att låta en stor man få ett så tragiskt slut. I sin oändliga visdom väljer Gud ofta en man som är så framstående, att hela menniskoslägtet skall erinra sig honom. Vid slutet af inbördeskriget syntes det för alla, att Abraham Lincolns lif var komplett. Hans arbete, ett stort verk, var färdigt. Och dock såg Gud, att en sak fattades. För att bli ihågkommen genom tidernas annaler var en sak

mycket vigtig. Och Gud utvalde honom och gjorde honom till martyr.

Isidor Straus var en stor jude. Alla de judiska traditionerna voro dyrbara för hans hjerta. Under det förflutna hafva vi såsom judar varit i stånd att med rätta påstå, att judarne äro stora filantroper. Om man nu frågar oss: "Kan en jude dö modigt?" så finnes svaret färdigt i tidens annaler. Om vi fråga: "Hvad var det som satte Isidor Straus i stånd att göra alla dessa saker?" så måste svaret blifva: "Gud välsignade honom och gaf honom Ida Straus." Isidor och Ida Straus voro två personer med endast en enda tanke. Älskade och tillbedda af hvarandra i lifvet, blefvo de icke skilda åt i döden."

I Temple Emanu-El, Fifth avenue och Forty-third street, speiades Dödsmarschen ur operan Saul under den stysta bönen. Man hörde suckar och snyftningar fylla det stora templet under hela gudstjensten, hvilken bevistades af Mrs. Benjamin Guggenheim, som blef enka genom *Titanics* katastrof; Mr. och Mrs. David Seligman, Mrs. DeWitt Seligman, syster till Mrs. Guggenheim; George Rosenheim, hvars broder omkom i olyckan; Mrs. Leo Greenfield och hennes son, samt Mrs. Edgar Meyer; de tre sistnämnda räddade från vraket.

"Gud är lagstiftare för universum", började Rev. Dr. Joseph Silverman, som höll predikan, "och hans lagar äro till nytta för alla, icke för några få. Om vi bryta mot naturens grundlagar måste vi lida.

"Menniskorna lära genom erfarenhet. Många erfara en tröst i tanken på att samma misstag icke skola upprepas igen, och att så många lif icke skola blifva offrade i framtiden af samma anledning. Alla framsteg som gjorts här i verlden

hafva skett genom lidande å individernas sida. Tusenden hafva dött och många flera tusenden hafva lidit för vetenskapens skull. Millioner hafva dött å slagfälten för frihetens sak. De, som voro ombord å *Titanic*, när den sjönk, måste räknas med å den stora listan öfver framstegets martyrer."

Sorgegudstjenst öfver major Butt.

President och Mrs. Taft bevistade den gudstjenst som hölls i St. Pauls Episcopal Church i Washington till minne af major Butt, presidentens adjutant, hvilken förlorade sitt lif i *Titanic*-olyckan. Major Butt var medlem af St. Paulskyrkan.

Sorgegudstjensten hölls kl. 9 på morgonen före den ordinarie tjensten. Den bevistades af många framstående personer, bland dessa finansministern MacVeagh, krigsministern Stimson, presidentens privatsekreterare, Charles D. Hilles, samt medlemmar af den diplomatiska kåren.

Gudstjensten började med afsjungandet af sången "Närmre, min Gud, till Dig", den hymn som de hjeltemodiga musikanterna ombord å *Titanic* spelade, då skeppet sjönk. Rev. Frank Talbot, kyrkans herde, tog till ämne för sin predikan: "Större kärlek har ingen menniska, än att hon offrar sitt lif för sin vän."

"Det är icke min afsigt", yttrade Mr. Talbot, "att uppehålla mig länge vid denne tappre soldats lif, karaktär och död, han som offrade sitt lif för sina medmenniskor. Detta är icke platsen att lyssna till eller tala menskliga ord, ehuru vi befinna oss tillsammans i denna lilla kyrka, der vår högt värderade vän emellanåt brukade komma in för att bevista kommunionen, hvarmed hans åligganden icke råkade i kollision, men vi hafva kommit hit för att lyssna till mannens af Nazareth ord, som

för århundraden sedan lät sitt lif på det andra må lefva."

Rev. Mr. Talbot gillade ett framställdt förslag att resa ett monument till minne af major Butt.

"När allt kommer omkring", sade han, "betyda dagarnes längd icke synnerligen mycket. Det synes mig, att om vår vän fått lefva till en mogen hög ålder skulle hans inflytande för mod och en ädel karaktär icke kunnat blifva större än hvad det är nu. Hans namn och hans tappra död skola blifva beprisade i sång och historia under århundraden."

Washington i sorg.

Presidenten bevistade också den ordinarie gudstjensten i All Souls Unitarian Church, och på eftermiddagen bevistade han minnesgudstjensten i St John's Episcopal Church, som hölls till ära för offer för olyckan från Washington. Rev. U. G. B. Pierce, kyrkans pastor, refererade i sin predikan till *Titanic*-olyckan.

"Detta är en minnesgudstjenst", yttrade han, "men under den förflutna veckan hafva våra hjertans känslor blifvit så öfvertaxerade och så ansträngda af en mängd mot hvarandra stridande känslor, att denna gudstjensts dygd måste blifva återhållsamhetens dygd. Vi hafva hört tillräckligt. Vi hafva kännt för mycket, och vi äro här nu för att dricka ur lifvets källa och fläkta vår tros svigtande flamma till lifs. Vi behöfva styrka i dag i vår stora sorg."

Titanic-olyckan utgjorde ämnet för predikningarna i många af Washingtons kyrkor. Rev. Samuel Green, pastor för Calvary Baptist Church, yttrade:

"Under den förflutna veckans händelser hafva vi sett exempel på ljuf och skön qvinlighet och huru ädel mandom

kan vara beskaffad, när den är som bäst. Vi hafva äfven varit i tillfälle att iakttaga huru tunna väggarne äro som skilja de lyckliga från de olyckliga, de rika från de fattiga. Det är icke hvad en man har utan hvad han är som gäller något i lifvets stora kriser.

"Den der förfärliga natten stego männen undan, på det att qvinnor och barn skulle kunna komma till någon säker plats. Millionären och uppassaren stodo sida vid sida, och båda voro lika ädla och hjeltemodiga.

"Men någon måste bära ansvaret för denna förfärliga olycka under de kommande åren. Så många sjönko, och de voro icke ansvariga derför. Låtom oss vänta med vår dom, tills en rättvis och grundlig undersökning skett."

I nästan alla katolska kyrkor i staden tillkännagafs, att requiemmessa skulle sjungas för själarne af dem som omkommo vid olyckshändelsen.

Många minnesgudstjenster äfven i Chicago.

Hvarje sittplats af auditoriet var fylld och hundratals kommo icke in i Episkopalkatedralen. Rt. Rev. Theodore N. Morrison, biskop af Iowa, intog katedern jemte Dean Sumner.

Ära i olyckan.

"Detta är icke något passande tillfälle för många ord", yttrade Dean Sumner. "Sentenser äro ihåliga och känslouttryck äro alldagliga inför en så hemsk olycka — en olycka från mensklig synpunkt, men ett lof till Gud från religiös synpunkt.

"Den har nyktrat till verlden. Liksom vi fira minnet af de små barnens död som martyrer på Holy Innocents' dag, skola vi i minnet bevara dem som sjönko med *Titanic* som

denna tidsålders martyrer offrade af Gud för att skaka upp verlden till en djupare andlig insigt och till ett medvetande om att lif alltjemt utslockna och att vi måste vara beredda att möta döden när den kommer.

"I den uppståndne Kristus finna vi ett löfte om ett tillkommande lif icke blott för dem som gått bort före oss utan också för dem som fingo lefva qvar."

Särskilda böner höllos för de omkomnas själar och speciell sång sjöngs af kören

Bevis på, att menniskor äro goda.

Rev. Johnston Myers yttrade i Immanuel Baptist Church:

"Vi kunna tryggt påstå, att *Titanic* var det mest fullkomliga beviset på menskliga framsteg till närvarande tid, byggnadskonstens triumf till lands och sjös. På en kort stund gjordes den till ett eländigt och hjelplöst vrak, och inom fyra timmar hade oceanen uppslukat densamma.

"Menniskorna äro bättre än vi tro dem vara. För endast några månader sedan fördömde allmänna opinionen en af de män, hvilka nu dogo hjeltedöden och som i dag i högsta grad berömmes. Alla millionärer äro icke elaka menniskor när allt kommer omkring.

"Nationerna tänka i dag på Gud så som aldrig förut. Personer göra i dag bön, hvilka icke gjorde bön sistlidne söndag."

Fallows fördömer egarne.

Biskop Samuel Fallows, rektorn för St. Paul's Reformed Episcopal Church, yttrade sig sålunda:

"Vi kunna icke i nog starka ordalag fördöma dem som befallde ombord å *Titanic* derför att de rusade fram mot en fara, för hvilken de blifvit varnade. Men låt oss å andra sidan

icke förglömma, att vi näränog allesammans äro bekajade med en vansinnig åstundan att komma fram fort både till lands och sjös.

"Det har blifvit till full evidens ådagalagdt, att det icke finnes tillräckligt med lifbåtar å några oceanångare, i händelse af olycka, för att berga alla ombord. Bör icke detta fel rättas?"

Ett slag i ansigtet åt klassfördomarne.

Frederick E. Hopkins, pastor för Park Manor Congregational Church, yttrade:

"Bland de många lärdomar vi kunde hemta från en så förfärlig kalamitet, synes en af de vigtigaste vara denna: Det borde för lång tid bli allt svårare att uppröra klassfördomar, då denna katastrof har så tydligt ådagalagt, att den första tanke som första klassens passagerare hade att den fattigaste qvinna bland fördäckspassagerarne skulle erbjudas första tillfället att rädda lifvet, huru det än ginge med mannen och qvinnan som egde millioner och samhällsställning."

Skulden som vore den vår egen.

Rev. William E. Danforth, pastor för Christ Church, Elmhurst, sade:

"Under det vi halft förlamade af fasa öfvertänka denna olycka, låtom oss bekänna, att den situation som skakade skeppet äfven sprider för vinden all sjelfbedräglig ethik. Skulden hvilar icke på någon enskild individ eller korporation utan på oss sjelfva med vår rasande mani för hastighet och slående af rekord. Den som bör bära tadlet är den man, för hvilken allt annat synes som ett intet, om han icke får resa i det största och snabbaste skepp som finnes. I morgon skall han vara lika galen i sin automobil."

Allt kom sig af hastighetsmanien.

Rev. W. H. Carwardine, pastor för Windsor Park M. E. Church, hade detta att säga:

"Femton hundra menniskors lif offrades och sändes i den våta grafven med det goda skeppet *Titanic* helt enkelt för att tillfredsställa lusten efter hastighet, girighet efter penningar och ett Atlantiskt ångbåtsbolags begär efter öfverlägsenhet på hafvet.

"Den vågsamma oförskämdhet och stolthet som ville drifva ett fartyg med sådan fart genom ismassorna oaktadt varningar för faran trotsar näranog all beskrifning och är obegriplig."

Ett tanklöst folk.

Rev. Ingram E. Bill, pastor för North Shore Baptist Church, uttalade sig sålunda:

"Lusten att tillvinna sig herravälde på hafvet samt ett hänsynslöst förakt för menniskolif är det närvarandes himmelsskriande brott.

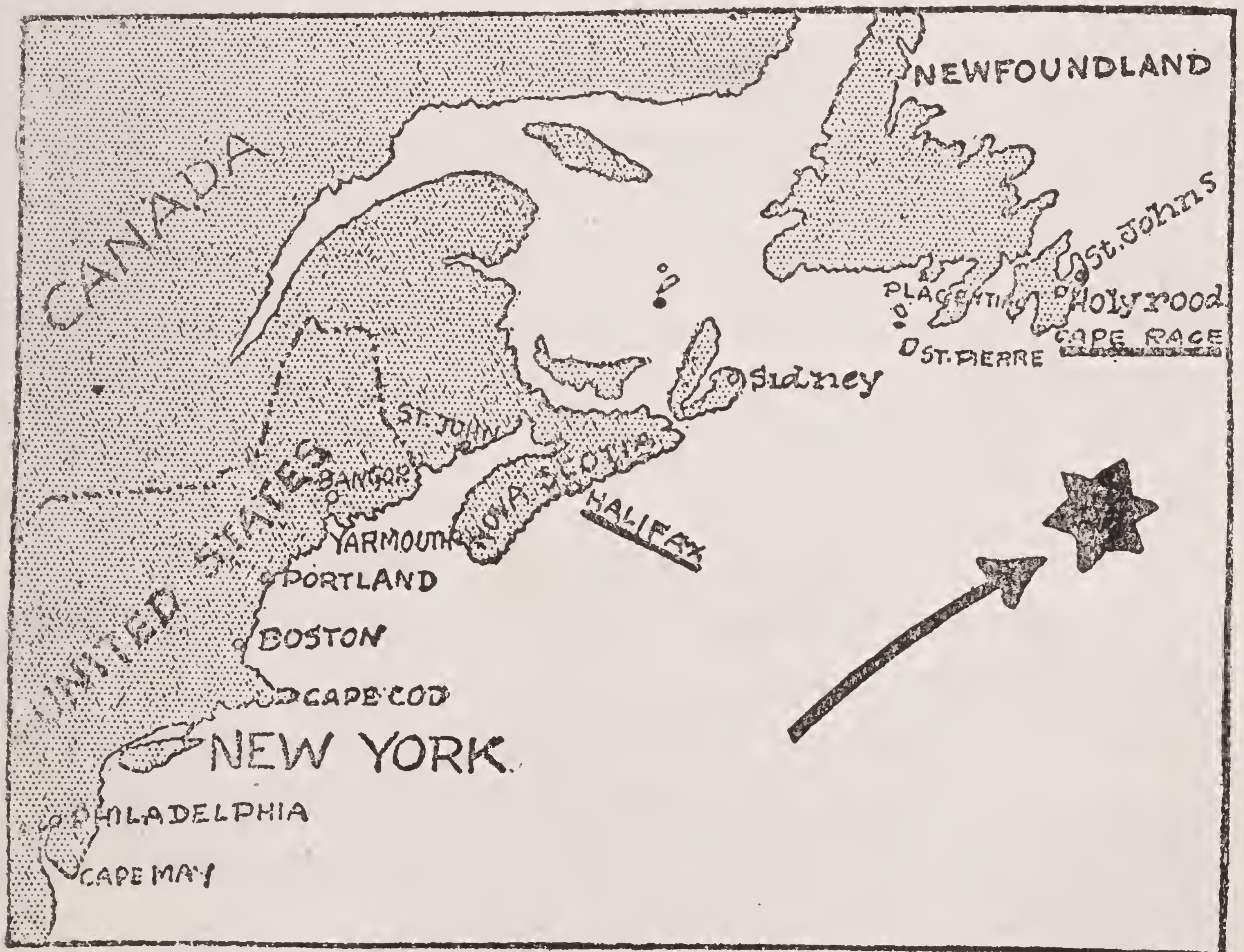
"Hvad betydde det om *Titanic* undvikit isbergen och svängt i sigte af New Yorks hamn några timmar tidigare och slagit alla transatlantiska rekord?

"I sanning ett tanklöst folk, som nu fördömer den risk som resulterade i 1,635 personers död, skulle med hysterisk förtjusning helsat denne nye eröfrare af vågorna och tjutit sig hesa genom att fordra ännu större hastighet samt ännu större och bättre resultat.

M. M. Mangasarian talade i Studebakerteatern inför The Independent Religious Society:

"Noblesse oblige" — denna lysande menskliga föreskrift iakttogs punktligt af både besättning och passagerare ombord

å *Titanic.* "Varen Britter!" ropade den gamle veteranen kapten Smith genom en megafon från kommandobryggan. Det finnes ingenting mera inspirerande i någon af verldens biblar, så framt det icke skulle vara den mera universella och väckande uppmaningen: "Varen män!" *Titanic*-episoden har på ett splendidt sätt vindicerat menniskonaturen. Jude, kristen och agnostiker glömde ras och religion för att erinra sig, att de voro män."



Showing Place of the Disaster—

—CLEVELAND PLAIN DEALER.

KAPITEL XXIII.

Berättelser af de räddade.

Tjogtals berättelser ur första hand uppenbara mera af de faktiska händelserna, det ådagalagda modet, den utståndna ångesten och den förtviflade belägenheten än de lifligaste historier af erfarna tidningsmän.

Under de fyra dagar som åtgingo för *Carpathias* färd tillbaka till New York med de räddade, hade flera insett, att deras erfarenheter skulle afbidas af en ängsligt bidande verld och hade börjat nedteckna sina intryck på papper medan deras nerver ännu voro spända genom hvad de upplefvat. Många andra intervjuades i New York eller sedan de hunnit till sina respektive hem. Under det att dessa redogörelser variera betydligt i detaljer, tyda de dock alla på manskapets och passagerarnes ådagalagda mod och sjelfuppoffring, hvilka stämpla denna olycka som något fullkomligt enastående i sitt slag.

Miss Hippachs berättelse.

"Ja, det var förfärligt. Men det börjar redan förefalla mig som en elak dröm."

Sålunda yttrade sig Miss Gertrude Jean Hippach, en dotter af Mr. och Mrs. L. A. Hippach, 7360 Sheridan Road, Chicago, när hon frågades angående den fruktansvärda olycka som hände *Titanic* och dess menskliga frakt.

Mrs. Hippach och hennes dotter afreste under första veckan i januari månad för att tillbringa tre månader i Europa i afsigt

att stärka Mrs. Hippachs helsa samt att besöka anhöriga. Både mor och dotter hade rest öfver oceanen flera gånger förut, deraf fyra gånger tillsammans. Miss Hippach anmärkte: "Detta var min åttonde resa öfver Atlanten; men jag tror icke att jag skall få lust att korsa flera gånger.

"Vi hade ämnat återvända med *Olympic*, men funno, att vi icke kunde tillåta oss den tid som skulle erfordrats för ett kort besök i Paris, som vi tänkt göra. Vi togo derför passage å *Titanic*, hvilken vi gingo ombord på i Cherbourg. Vi anlöpte Queenstown och styrde derefter kurs på Amerika.

"*Titanic* var så kolossal, att det är svårt att gifva en föreställning derom. Den var öfver åtta hundra fot eller mer än två "blocks" lång samt bred i proportion. Statrummen liknade rummen i ett hotell. Vi hade en vanlig säng, en vacker byrå med spegel, samt stolar. Der fanns också lavatorium med varmt och kallt vatten, elektrisk belysning och en elektrisk vift ("fan"), en elektrisk hårstång och naturligtvis elektriska ringledningar — ja, alla beqvämligheter man kunde tänka sig. När hennes man frågade en af våra väninnor, om hon kunde tänka sig något mera som borde läggas till utstyrseln — svarade hon skrattande: "Det enda vore en elektrisk smörknif. Jag kan inte tänka på något annat."

"Och dock fanns der intet "sökljus" eller "strålkastare", anmärkte en. Miss Hippachs ansigte blef allvarligt, då hon upprepade: "Ingen strålkastare!"

"Vi hade bevistat konserten till kl. half elfva på aftonen. Man utförde synnerligt vacker musik. Orkestern utförde tre vackra program hvarje dag; före luncheon, på eftermiddagen och efter middagen hvarje afton. De voro alla verkliga artister på sina instrument och voro högt värderade af passagerarne

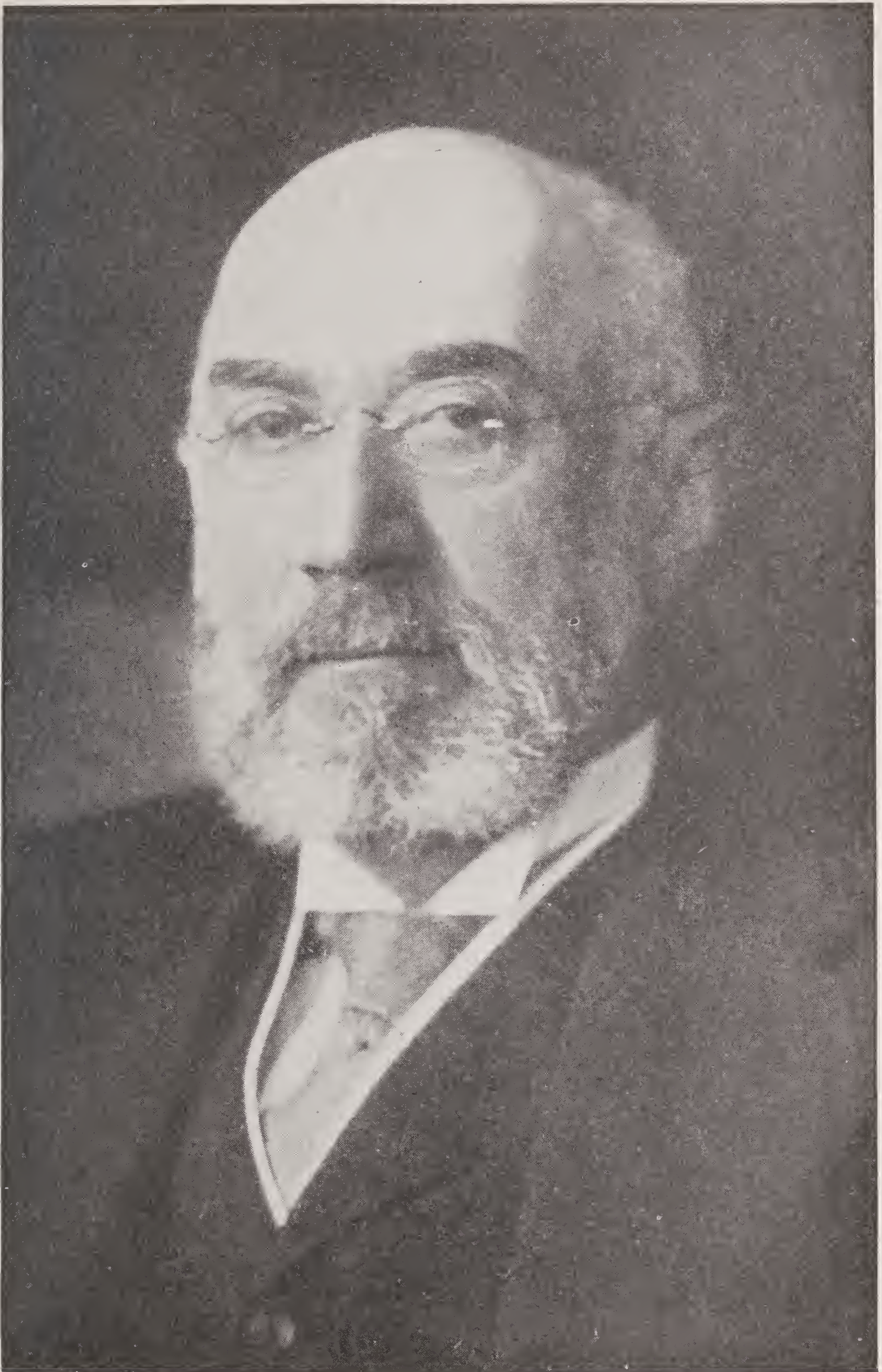
ombord, hvilka voro det finaste sällskap jag någonsin haft till reskamrater, rika och väl uppfostrade personer hvarenda en.

"Välan, vi sofvo, när kraschen inträffade. Den kom på vår sida af fartyget, och vi vaknade genast och satte oss upp i sängen. Det stora fartyget skälfde vid sammanstötningen, sedan hördes ett långt utdraget skrapande ljud, hvarefter allt blef tyst.

"Vi sprungo ut och funno alla i korridorerna frågande, hvad som stod på. En steward kom och sade, att det var ingenting; vi hade endast skrapat litet mot kanten af ett isberg. Han tillrådde oss att gå till sängs igen. Vi återvände till vårt rum. Men mamma sade, "jag har aldrig sett något isberg och jag skall taga på mig kläder och gå upp på däck." Jag försökte öfvertala henne att gå och lägga sig igen, men hon var ganska bestämd. Jag ville icke vara ensam, hvarför jag också klädde på mig. Jag var så sömnig att det tog mig en lång stund att blifva färdig. Men vi togo på några rigtigt varma kläder.

"Om det icke varit för Mr. Astor, så tror jag, att vi skulle varit bland deförlorade. Den sista lifbåten sattes ut när Mr. Astor fick syn på oss. Han tillsade, att båten skulle lyftas, så att min moder kunde stiga uti. "Släpp inte ned den båten, förrän denna qvinna kommit i den", sade Mr. Astor. Vi voro nödsakade att klättra genom ett porthål för att komma i båten, men mamma ville icke stiga i, om jag icke kom med. Mr. Astor visade ånyo sin ridderlighet genom att beveka officerarne att låta mig komma i båten, hvilket de gjorde.

"Öfverste Astor var den lugnaste man jag såg å *Titanic* under den allmänna uppskakningen. Han log, under det han hjelpte qvinnor och barn att komma i lifbåtarne. "Var icke



ISIDOR STRAUS,

New York-millionären, som förlorade lifvet i Titanickatastrofen.



MAJOR ARCHIBALD BUTT,

Presidenten Tafts adjutant. En af de omkomne hjeltarne.

orolig, *Titanic* skall icke sjunka, och vi skola alla bli bergade", sade Mr. Astor, när han hjelpte de uppskrämda passagerarne att komma i lifbåtarne.

"Nåväl! Vi kommo i lifbåten, fastän det tycktes vara temligen öfverflödigt, och det var så kallt och så långt ned till vattnet. Men enhvar hoppade in i båten. Vår båt var den sista. Mrs. J. B. Thayer befann sig i densamma. Hon rodde hela natten och hvilade sig knappt något. Hon var så modig, fastän hon visste, att hennes son och man — ni kommer ihåg hon var den som yttrade, att det vore bättre för hennes man att dö än att lefva ärelös.

"Och Mrs. Astor var också i vår båt. Vi kände henne redan, det vill säga, vi visste, hvem hon var. Hon gret och hennes ansigte blödde från en skrapning. En af årorna hade på något sätt kommit i beröring med hennes kind.

"I vår båt befann sig också en liten brud jemte sin brudgum. Hon klängde sig fast vid honom och gret och jemrade sig sägande, att hon icke ville lemna honom, hvarför officerarne slutligen förde på dem, så att de båda kommo i båten. I vår båt funnos tillsammans trettiofem personer, hufvudsakligen från tredje klassen.

Vid beskrifningen af lifbåten angaf Miss Hippach dess längd till omkring trettio fot och förklarade att de vattentäta skotten befunnos ända uppe vid öfre kanten och längs hela denna. Hon sade, den var omkring fem fot djup med säten kring sidorna.

"Innan vi stego i båten hade vi hemtat våra lifbälten såsom officerarne tillsagt oss. Jag fick mitt på orätt sida, innan officeren rättade det. Detta var kanske anledningen hvarför somliga personer kunde sitta ned med bältena på. Och vi

gingo tillbaka ännu en gång och hemtade ett par ångbåtsfiltar, enär officerarne sade, att det skulle bli mycket kallt på vattnet och vi kunde nödgas stanna ute i flera timmar. Men icke ens då trodde vi att *Titanic* skulle sjunka. Filtarne voro mer än vi sjelfva behöfde, och vi gåfvo dem till en stackars fattig qvinna, som endast hade nattlinnet och en regnkappa på sig, och hennes lilla barn endast nattlinnet. Stackars lilla barn. Det sof dock nästan hela tiden i båten.

"Efter det vi aflägsnat oss ett stycke sågo vi mot ångaren, och jag sade till min mor: "Visst sjunker den. Se, vattnet når ända upp till porthålen." Till det sista stodo dessa stackars musikanter der blåsande: "Närmre, min Gud, till Dig" — och flickans röst darrade, och hon måste afbryta sin berättelse en stund.

"Vi hade endast en eller två i båten som förstodo sig på att sköta årorna, och de vände den än i ena rigtningen än i den andra, så att det såg ut, som om vi skulle kantrat. Emellertid lyckades vi komma iväg ett litet stycke från *Titanic,* innan den gick till botten.

"Vi plockade upp åtta män ur vattnet, alla tredjeklass passagerare. Vattnet var mycket lugnt och himlen — o, så många stjernor! Endast himmel och vatten. Ni kan inte föreställa er huru det kändes derute ensamma i en roddbåt å Atlanten. Man såg fullt af stjernskott. Jag har aldrig sett så många i hela mitt lif. Ni vet, man säger, att när man ser ett stjernfall, dör någon. Vi tänkte på denna sägen, ty det fanns så många döende rundt omkring och icke långt ifrån oss.

"Det var en lång, förfärligt lång natt. Slutligen kunde vi se litet svagt dagsljus. Det första föremål vi upptäckte trodde vi vara en af *Titanics* skorstenar stickande upp öfver vattnet.

Men så var icke förhållandet. Det var en flotte, den hopvikbara båten, som det icke gick att öppna, med tolf män stående tätt tillsammans å densamma. De kommo nära intill oss och fordrade att vi skulle taga in dem. Men vi tänkte att de borde säga hvilka de voro. Vår båt var redan väl fylld med folk och vattnet började blifva oroligt. De svarade, att de i all fall ämnade hoppa in, hvarföre vi läto dem komma ombord, då deras språng säkerligen skulle kantrat båten. De voro samtliga stewarder och uppassare. Efter det vi tagit dem ombord, blef det ännu råare, så att vattnet emellanåt slog öfver. Det fanns faktiskt en hel fot djupt vatten på botten af båten, och vi hade icke det ringaste redskap att ösa ut det med. Under tiden började sjön att röra på sig, och om vi icke blifvit upptagna just då, skulle det säkerligen varit slut på oss inom en halftimme."

"Huru fann ni mottagandet ombord å *"Carpathia?"*

"Helt enkelt älskligt", svarade Miss Hippach entusiastiskt. Ingen kunde vara vänligare än de voro. De läto sina egna passagerare vänta och skötte om oss i stället. Der fanns en varm filt i beredskap för enhvar af oss, och de hade varm punsch i ordning eller varmt kaffe och mat.

"Vi kunde icke sofva innan det blef natt. Naturligtvis fingo vi det något trångt. Men *Carpathias* passagerare uppgåfvo sina rum eller delade dem med oss. Vi voro tillsammans med två äldre damer, som voro mycket snälla. Men första natten uppgåfvo vi våra ackommodationer åt två små brudar, hvilka voro ganska sjuka. De kommo från *Titanic*. Vi sofvo å soffor i matsalongen. Följande natt hade vi madrasser på golfvet i ett statrum jemte de små brudarne, och de gamla

damerna sofvo någon annanstädes. Tredje natten fingo vi sofva i en vanlig säng."

Tillfrågad om officerarne och betjeningen ombord å det olyckliga fartyget, yttrade Miss Hippach:

"De yttrade uppmuntrande ord hela tiden. Ni förstår, de ha order att aldrig skrämma pasasgerarne, hvad helst som än må hända. Så den qvinliga betjeningen talade lugnande och försäkrade oss, att det endast var ett litet missöde och att vi åter skulle befinna oss ombord fram på morgonen. Men de visste, att de ljögo."

Jacques Futrelle en hjelte.

Mrs. May Futrelle, hvars man, Jacques Futrelle, författaren, gick till botten med fartyget, möttes i New York af sin dotter, Miss Virginia Futrelle, som ditförts från klostret Notre Dame i Baltimore. Man hade sagt Miss Futrelle, att hennes fader blifvit upptagen af en annan ångare.

Mrs. Charles Copeland från Boston, en syster till författaren, mötte också Mrs. Futrelle under samma intryck. Miss Futrelle och Mrs. Copeland jemte några bekanta väntade i hotellet på Mrs. Futrelles ankomst från dockan.

"Jag känner mig så lycklig, att pappa också är räddad," sade Miss Futrelle, som modern tog i sina armar. Det dröjde en stund, innan Mrs. Futrelle kunde beherska sig.

"Hvar är Jack?" frågade Mrs. Copeland.

Mrs. Futrelle vågade icke låta sin dotter få veta sanningen och svarade: "Åh han befinner sig på något annat fartyg." Mrs. Copeland gissade sig emellertid till sanningen och blef hysterisk. Miss Futrelle blef då också upprörd.

"Jack dog som en hjelte", sade Mrs. Futrelle. "Han befann sig i rökrummet vid sammanstötningen — bullret deraf

var förfärligt — och jag beredde mig att gå till sängs. Af schocken kastades jag omkull. Jag hade knappt hunnit resa mig upp, när Jack kom rusande in i statrummet.

"Fartyget håller på att sjunka, kläd på dig det fortaste du kan!" ropade han. När vi kommit på däcket, var allt i den förfärligaste villervalla. Qvinnornas skrik och officerarnes högljudda befallningar öfverröstades alltemellanåt af *Titanics* nödsignaler. Männens uppförande var utmärkt.

"De stodo tillbaka utan att knota och hjelpte qvinnorna och barnen att komma i lifbåtarne. Några fega stackare sökte att krångla sig i lifbåtarne, men de drefvos tillbaka af de andra. Låt mig säga rätt nu, att de enda män som bergades voro de som smögo sig in i lifbåtarne eller hjelptes upp ur vattnet efter det *Titanic* sjunkit.

"Jag ville icke lemna Jack, men han försäkrade mig, att der fanns båtar för alla och att han skulle blifva bergad senare.

"Skynda på, May, du låter de andra vänta på dig", voro hans sista ord, när han lyfte mig i lifbåten och kysste mig till afsked. Jag var i en af de sista lifbåtarne att lemna skeppet. Vi hade inte varit ute många minuter när ångaren försvann. Jag tyckte nästan, då jag såg den sjunka under vattnet, att jag kunde se Jack stående der jag lemnat honom, viftande åt mig."

Såg Astors skiljas åt.

Mrs. Futrelle sade, att hon såg öfverste John Jacob Astor och hans unga brud skiljas åt. Mrs. Astor var alldeles utom sig. Hennes man måste hoppa i lifbåten fyra gånger och säga, att han skulle bli räddad senare. Efter den fjerde gången,

säger Mrs. Futrelle, hoppade han tillbaka från lifbåten till det sjunkande fartyget, och lifbåten med hans unga brud ombord aflägsnade sig.

Lady Duff-Gordons lifliga berättelse.

"Jag sof. Natten var fullkomligt klar. Jag väcktes af en lång skrapande sorts stöt. Det var icke en förfärligt hård stöt, mera som om någon dragit ett jettefinger längs fartygets sida. Jag väckte min man och sade honom, att jag trodde, det vi stött emot någonting. Der fanns ingen uppståndelse efter hvad jag kunde höra, men Sir Cosmo gick upp på däck. Han kom tillbaka och omtalade, att vi stött emot någon is antagligen ett isberg, men någon fara syntes icke förefinnas.

"Vi kände oss icke lugnade häraf, och Sir Cosmo gick upp på däck igen. Han kom tillbaka och sade: "Det är bättre, att du kläder på dig, emedan jag hörde dem gifva order att klarera båtarne."

"Vi satte på oss hvar sitt lifbälte, och öfver mitt kastade jag en del tungt pelsverk. Jag stoppade på mig några småsaker och vi begåfvo oss upp på däck. Vid den tiden förmärktes ingen oro. Fartyget lutade lindrigt öfver åt styrbords sida, och visade benägenhet att sticka fören under vattnet.

"Som vi stodo der, kom en officer springande och sade:

"Qvinnor och barn gå i båtarne."

Synbarligen trodde ingen att någon fara var å färde. Vi sågo en del qvinnor och barn samt några få män gå i lifbåtarne. Slutligen kom en officer fram till mig och sade: "Lady Gordon, det vore bäst att ni stege i en båt."

"Jag sade då till min man:

"Välan, vi kunna ju lika väl stiga i en båt, fastän jag tror, att det endast blir en liten utflykt tills morgonen."

"Båten var den tolfte eller trettonde som sattes ut. Det var kaptenens speciella båt. Fortfarande förhöll man sig lugn. Fem eldare och två amerikaner stego in, A. L. Solomon från New York och Dr. Stengel från Newark. Utom dessa funnos der två besättningskarlar, Sir Cosmo, jag sjelf och en engelsk flicka, Miss Frank.

"Det var ett antal passagerare, mestadels män, som stodo nära och skämtade med oss, derför att vi gåfvo oss ut på oceanen.

"Skeppet kan icke sjunka", sade en af dem, men ni tager döden på er af kölden der ute bland isen."

"Vi svängdes ut, och eldarne började ro oss i väg. I två timmars tid fortforo vi att kryssa omkring. Det föreföll icke vidare kallt. Ombord å *Titanic* syntes allt gå lugnt och ordentligt till. Vi voro omkring ett tusen fot ifrån fartyget.

"Plötsligt grep jag fast i båtens reling. Jag hade sett *Titanic* hafva en egendomlig skakning, som om den ryst för isberget. Nästan samtidigt dermed hörde vi åtskilliga pistolskott och ett förfärligt anskri upphäfdes å däcken. Nu reste sig fartygets akter högt i luften, och der var en väldig explosion. Derpå föll aktern tillbaka i vattnet igen. Skriket fortfor emellertid. Omkring två minuter efteråt inträffade en ny, stark explosion.

"Hela främre delen af fartyget sköt ned under vattnet. Aktern reste sig ungefär ett hundra fot nästan lodrätt i vädret. Det stod som ett ofantligt finger pekande med aktern mot höjden.

"Små figurer hängde fast vid "fingerspetsen" och föllo derifrån i vattnet. Skriket fortfor att vara hjertslitande. Jag hade aldrig förr hört en så förtviflad kör i mitt lif.

"*Titanics* stora för sjönk småningom, som om en ofantlig hand pressat den nedåt under vattnet. I den mån som det gick nedåt, tycktes skriket från de olyckliga menniskorna ombord blifva starkare och högljuddare. Det tog fartyget omkring två minuters tid att sjunka efter den sista explosionen. Det gick till botten långsamt utan att efterlemna någon rörelse på vattenytan.

"Nu först började nattens fasor. Upp till den tidpunkten hade ingen i vår båt, och jag förmodar, inte i de andra båtarne heller, trott att *Titanic* skulle sjunka. För ett ögonblick tycktes en förfärande dödstystnad hvila öfver det hela, men nu hördes från trakten, der *Titanic* sjunkit ett rigtigt bedlam af skrik och nödrop. Både män och qvinnor hängde sig fast vid vrakstycken i det iskalla vattnet.

"Det var åtminstone en timme, innan de sista skriken och jemmerropen dogo bort. Jag erinrar mig, att det sista ropet kom från en man, som skrek mycket högt:

"Min Gud! Min Gud!"

Hans rop var monotont och utstöttes i en hopplös ton. Under en hel timme hade der varit en förskräcklig kör af skrik, hvilka så småningom dogo bort i ett hopplöst stönande tills det sista ropet, jag nyss nämnde, hördes. Derpå blef allting tyst."

Californiabo icke skrämd.

George Broden från Los Angeles, California, atlet och chef för ett bolag som tillverkar cement och som räddades af *Carpathia*, yttrade:

"Jag var i min hytt och beredde mig att gå till sängs, då kraschen kom. Den föreföll icke vidare allvarsam just då. Jag tog på mig en öfverrock och begaf mig upp på öfverdäcket.

Femton minuter senare — ganska ringa tecken till oro hade visat sig till dess— utsattes en lifbåt. Inom kort rusade alla upp på däck. Lifbåtar nedfirades på alla sidor.

"Jag stod bredvid Henry B. Harris, teaterdirektören, när han sade farväl till sin hustru. Båda begåfvo sig öfver däck till den sida, der man just skulle nedfira en båt. Man underrättade Mr. Harris, att det var en regel, att qvinnorna lemnade fartyget först.

"Ja, jag vet. Jag ämnar stanna," svarade Harris. Kort efter det lifbåtarne lemnat, hoppade en man öfverbord från ångaren. Andra följde exemplet. Det var precis som när en fårskock följer ledaren.

"Kapten Smith spolades i oceanen från kommandobryggan. Han sam dit han såg ett litet barn hålla på att drunkna och tagande det i sina armar sam han till en lifbåt, som var bemannad med officerare från *Titanic*. Han öfverlemnade barnet till dem och sam tillbaka till ångaren.

"Vid den tid kapten Smith kom tillbaka, inträffade en explosion. Hela fartyget darrade. Jag hade tagit på mig ett lifbälte och hoppade öfver bord.

"Jag slog emot ett isstycke, men blef icke skadad. Jag sam omkring sextio yard från ångaren, när flera andra explosioner hördes. Jag vände mig om och såg *Titanic* sjunka med fören först. Hundratals personer befunno sig nu i vattnet. När den stora kolossen gick ned skreko de hysteriskt.

"När jag hoppade öfver bord, höll musiken ännu på att spela. Ljusen å fartyget lyste, tills det sjönk.

"Jag var i vattnet två timmar hängande fast vid ett stycke från vraket, tills jag blef tagen upp i en lifbåt. Omkring klockan sex på morgonen anlände *Carpathia*.

"Jag såg en steward skjuta en emigrant, som försökte tränga sig förbi en grupp qvinnor för att komma i en lifbåt."

Grefvinna för befälet på en båt.

Miss Alice Farnam Leader, en qvinlig läkare från New York undkom från Titanic på samma båt, som hade grefvinnan Rothes ombord.

"Grefvinnan är en förträfflig rodderska," sade Dr. Leader, "och fullkomligt hemmastadd på vattnet. Hon tog faktiskt befälet öfver vår båt när hon såg att de besättningskarlar, som placerats vid årorna, icke kunde handtera dessa tillfredsställande.

"Åtskilliga fruntimmer togo jemte grefvinnan plats vid årorna och rodde i tur, under det att de svaga, oskickliga stewardarne sutto lugnt i båtens ena ända och sågo på."

Lady Rothes' egen berättelse.

"Det var ett elände att tänka sig ett fartyg, mot hvars ljus vi rodde, försvinna utan att observera oss. Vi som voro i båt No. 8 sågo några fraktångares mastljus och sedan deras röda sken, när de svängde i rigtning mot oss några få minuter, derpå mörker och förtviflan.

I vår båt No. 8 befunno sig två stewardar och trettioen qvinnor. Den ene stewardens namn var Crawford. Vi blefvo sakta firade ned till vattnet, och när vi stötte ut från *Titanics* sida, frågade jag sjömannen, om han ville att jag skulle öfvertaga roret, eftersom jag förstod mig något på båtar.

Han svarade: "Mycket gerna, lady." Jag klättrade in i båtens akter och bad min kusin hjelpa mig.

"Det första intryck jag fick, när vi lemnade skeppet var, att vi icke fingo förlora vår sjelfbeherskning; vi hade ingen officer

att föra befälet på vår båt, och den lille sjömannen måste öfvertaga hela ansvaret. Han gjorde det utmärkt, uppmuntrade och tröstade oss allt emellanåt och rodde med stor ihärdighet och beslutsamhet. Plötsligt började Signora Satode Penasco ropa efter sin man. Det var förskräckligt. Jag lemnade roret åt min kusin och satte mig ned vid signorans sida för att gifva henne hvad tröst jag kunde. Stackars menniska, hennes snyftningar kunde krossa ens hjerta, och hennes stönande kunde väckt upp en död. Miss Cherry stannade vid roret, till dess Carpathia tog oss ombord.

"Den förfärligaste delen af alltsammans var att se raderna af porthål försvinna under vattenytan den ena efter den andra. Somliga bland oss önskade ro tillbaka för att se om det icke skulle vara möjligt att rädda någon, men flertalet i båten höllo fast vid, att vi ingen rätt hade att riskera våra lif gentemot en ren lyckträff att finna någon lefvande efter det sista språnget.

Jag såg — och det gjorde vi för resten alla — ljus från fartyg som icke befunno sig öfver tre mil borta. Under tre timmar rodde vi stadigt i rigtning mot mastljusen, hvilka tydligt kunde ses i mörkret. Under några minuter sågo vi fartygets styrbordsljus, hvarefter det försvann, och mastljusen blefvo otydligare mot horisonten, tills de helt och hållet försvunno."

Alla böner ignoreras.

Mrs. Lucine P. Smith från Huntington, W. Va., en dotter till kongressman James Hughes från WestVirginia, brud sedan åtta veckor och hvars make omkom vid olyckshändelsen, lemnade sina erfarenheter genom sin onkel, Dr. J. H. Vincent i Huntington, W. Va.

"Qvinnorna hyfvades in i lifbåtarne," sade Dr. Vincent. Besättningen väntade icke, tills alla platser voro upptagna, innan de firade ned dem. I en båt funnos endast tjugo-sex personer, mestadels qvinnor, när en officer gaf befallning, att den skulle nedfiras. Mr. Smith stod bredvid båten, då den nedfirades. Der fanns tillräckligt rum för många flera i densamma, enär dess kapacitet var femtio.

"Mrs. Smith tiggde och bad kapten Smith, att han skulle låta hennes man medfölja i båten, men det var som slå vatten på en gås.

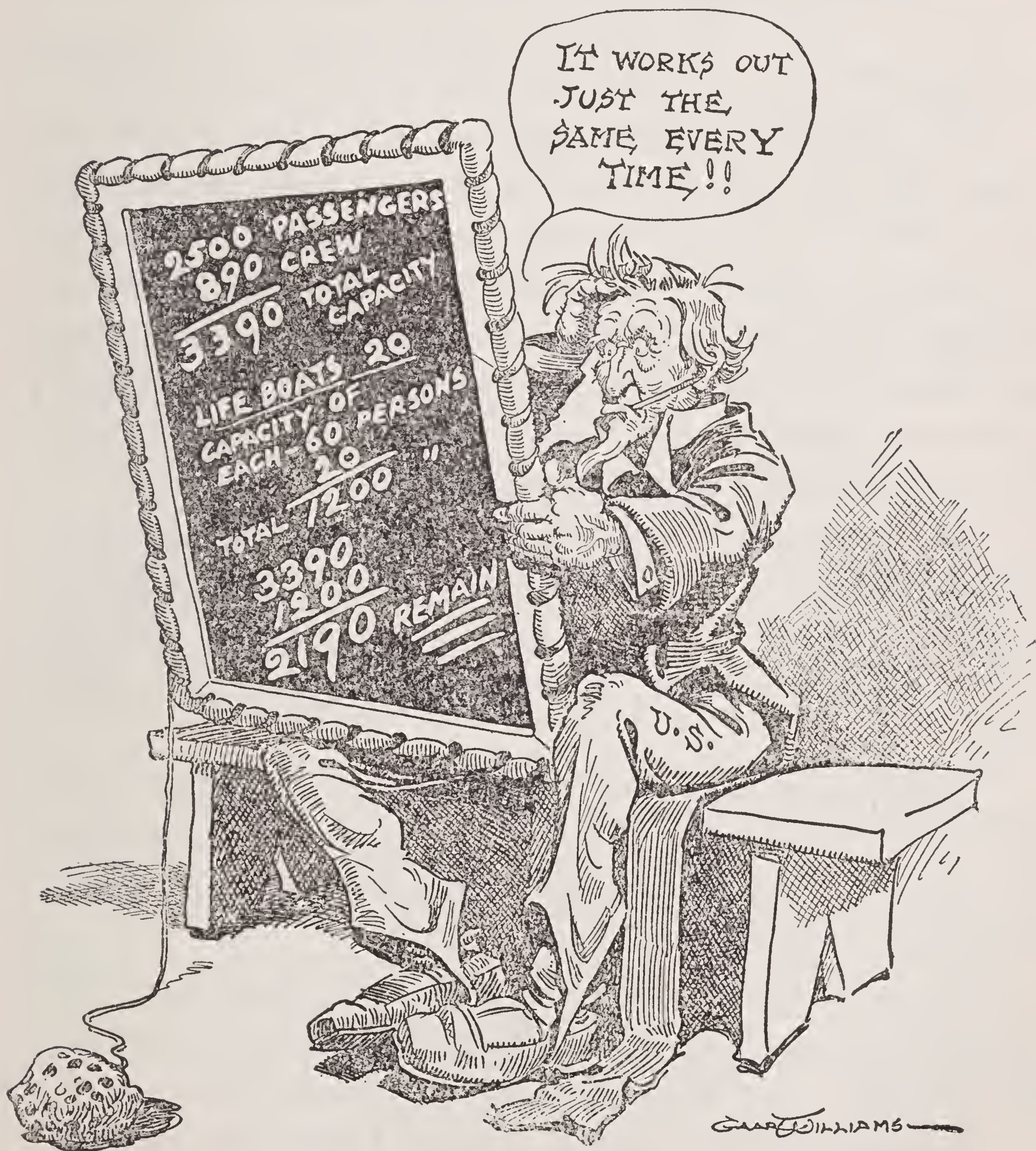
"Man nedfirade denna båt med endast en sjöman i den, och han var full. Hans tillstånd var sådant, att han icke kunde ro, hvarföre qvinnorna måste reda sig bäst de kunde och ro omkring i issörjan.

"Mrs. Smith befann sig i den tredje båten som nedfirades, och i denna båt befann sig Mrs. John Jacob Astor."

Hennes son qvarlemnad.

Mrs. Alexander T. Compton och hennes dotter, Alice, från New Orleans blefvo alldeles förtviflade öfver förlusten af Mrs. Comptons son, Alexander, som gick till botten med ångaren. "När vi viftade farväl till min son," sade Mrs. Compton, "trodde vi icke, att det var så farligt, utan antogo, att vi sändts ut endast som en försigtighetsåtgärd. När kapten Smith gaf oss lifbälten, sade han uppmuntrande: "De hålla er varma, om ni icke behöfva använda dem i vattnet." Derpå började besättningen att klara båtarne och placera qvinnor i dem. Min dotter och jag lyftes i den båt, som kommenderades af den femte officeren.

"Det var en ryslig jemmer och sorg i vår båt, då *Titanic* sjönk, och vi insisterade, att officeren skulle styra tillbaka till den plats, der ångaren sjunkit: Vi upptäckte en man med lifbälte om kroppen kämpande i det kalla vattnet, och för ett ögonblick trodde jag att det var min son.



—INDIANAPOLIS NEWS.

EN SVÅR LEXA.

KAPITEL XXIV.

Fortsättning af de räddades berättelser.

Lifliga erinringar och skildringar af flera bland de räddade.

Mrs. Turrell Cavendish, som var Miss Julia Siegel, en dotter till den förre Chicagoköpmannen, klubbmannen och millionären, var en af de räddade, som landsattes af *Carpathia*. Hennes man omkom. Mrs. Cavendishs fader, Mr. Siegel är delegare i det stora handelshuset Siegel, Cooper & Co. och intresserad i ett antal andra stora företag. Mrs. Cavendish är mycket väl bekant inom Chicagos societet. Följande är hennes berättelse om *Titanics* undergång:

"Jag befann mig i säng och sof," sade hon, "när Mr. Cavendish väckte mig och omtalade, att fartyget råkat ut för ett missöde. Jag tog i största hast på mig en klädning samt en af min mans öfverrockar, hvarefter vi båda skyndade upp på däck.

"Det fanns ett stort antal personer der, och betjeningen försäkrade dem, att ångaren alls icke var i någon fara att sjunka. De började fylla lifbåtarne med qvinliga passagerare, då ett rop hördes: "rädda era lif!"

"Jag befann mig i den andra båten. Min man kysste mig till farväl och bad mig stanna i båten. Han sade, att sjelf var han all right. Det fanns intet ljus, men himlen var klar.

"Just som lifbåten började nedfiras, kysste jag min man igen.

"En person försökte komma i en båt, men efter att hafva gjort honom några frågor, kastade hon honom åt sidan. En Canadensare, som tillkännagaf, att han kunde ro, vände sig till en grupp män på däcket, hvilka åsågo båtarnes nedfirande, och sade:

"Jag kan ro, men om det finns plats för en till, låt det då bli en qvinna. Jag är ingen feg stackare."

"Qvinnorna i båten bådo honom stiga i och ro båten åt dem, och de som stodo på däck insisterade att han skulle göra så. Han skakade hand med dem och släppte sig sjelf ned i båten och tog sin plats der.

"Jag är naturligtvis förtviflad öfver förlusten af min man, men glad öfver det faktum, att min två-årige son blef räddad genom att bli qvarlemnad hemma."

Liflig skildring af olyckan.

Miss Daisy Minahan från Fond du Lac, Wisconsin, som var i sällskap med sin broder, Dr. W. E. Minahan och hans hustru, berättade en målande historia om olyckan och räddningen. Dr. Minahan, sade hon, gjorde sin andel vid arbetet med att rädda qvinnorna. Med ett afskedsleende och de sista orden, "var modig" till sin hustru återvände han till däcket, hvilket just då spolades under hans fötter.

"Det fanns öfver ett tjog brudar i vårt sällskap å *Titanic,*" sade Miss Minahan, alla återvändande hem efter deras angenäma bröllopsresor i Europa. Vi förde tjugo af dem nu blifna enkor genom den ohyggliga katastrofen till hem af sorg och tårar i stället för lycka och glädje.

"Vi sutto å *Titanics* däck på aftonen njutande af den friska luften och den stjernklara natten. Gamla sjömän sade oss, att

hafvet aldrig förut synts så spegellugnt. Omkring klockan 9:30 föll temperaturen så plötsligt, att alla skyndade sig in i salongerna. Vi måste hafva gått med en förfärlig fart direkt i rigtning mot isbergen, ty luften blef inom några minuter så kall, att vi icke kunde hålla oss varma ens med sjalar och tjocka filtar.

Vi hade gått till hvila, då vi iakttogo en dof skakning af Titanic, hvilken dock icke liknade en verklig skakning så mycket som att den kolossala farten plötsligt afstannats. Jag observerade, att fartyget stod stilla, hvarefter vi hörde kaptenen utdela förhållningsorder och begåfvo oss på däck för att se, hvad det var fråga om.

"Jag har aldrig sett ett sådant lugn och jemnmod i mitt lif som männen i första och andra klassens salonger ådagalade. Öfverste Astor tycktes vara den kontrollerande figuren. Han och major Butt, Mr. Guggenheim, Mr. Widener och Mr. Thayer slöto sig i en grupp liksom för att hålla en kort öfverläggning angående hvilka mått och steg som borde vidtagas.

Derefter framträdde öfverste Astor och utropade: "Ingen man, innan alla qvinnor och barn äro i säkerhet i båtarne."

"Många af qvinnorna tycktes icke hågade att lemna fartyget. Mrs. Astor envisades med sin make, att han skulle låta henne stanna å ångaren jemte honom. När han insisterade att hon skulle rädda sig, slog hon sina armar om hans hals och tiggde och bad honom, att hon skulle få dela hans öde.

"Öfverste Astor tog fast i henne och bar henne till en båt, hvilken just var den som var framom vår, hvari han placerade henne.

"Jag stannade med min broder och hans hustru, hvilka jag ogerna ville lemna, oaktadt vi visste, att fartyget skulle sjunka



ÖFVERSTE JOHN JACOB ASTOR,

Omkommen med Titanic, och hans unga hustru som blef räddad.



MR. OCH MRS. WILLIAM T. STEAD,
Den berömde redaktören och uppfostraren, som omkom, sörjes i hela verlden.

och oceanen snart svälja allt hvad som var qvar af ångaren. Båda tiggde vi ock bådo min broder, att han skulle följa med oss, men han svarade: "Jag stannar med de öfriga, hända hvad som vill."

"Så när det var tid att lemna och den sista båten nedfirades till vattenytan, skyndade min broder att få oss i densamma, tog farväl, och sade lugnt, men med känsla: "Varen modiga hvad helst än kommer att hända." Derpå viftade han med handen och vår båt sköt ut just i lagom tid att undgå att blifva neddragen af den sugning som uppstod, då det stora skeppet gick ned.

"Just när skeppet sjönk, inträffade en förfärlig explosion, hvilken bräckte af det på midten, och när det sjönk i vågorna, kunde vi se min broder vinka med handen åt oss, ehuru det knappast är troligt, att han kunde se någon af oss, då ingen af båtarne hade något ljus. Vi hade ingenting mera än våra kläder, hvilka vi kastat på oss i största hast. Ingen af oss hade tänkt på att få någon proviant eller vatten med oss i båtarne, ty vi visste, att *Carpathia* hade blifvit signalerad att komma till vår hjelp och var på väg till oss.

"Vi hörde flera skott, när båtarne nedfirades, men man sade oss, att det var officerare, som måste skrämma däckspassagerarne från att tränga sig i de små båtarne, hvilket de oupphörligt sökte att göra.

"Några skrik hörde vi icke annat än från fördäcket.

"Jag skall aldrig förgäta det lugn och det mod, som männen ombord lade i dagen, der de stodo på däck och afvaktade det, oundvikliga. Emellanåt kunde någon af dem försöka att med blicken genomtränga nattens mörker och vifta åt oss. Derpå återvände de till sin grupp, och allt blef stilla igen.

"Jag såg Guggenheim, Widener, Thayer och Ismay i samtal med öfverste Astor strax efter det fartyget stötte mot berget."

Ett berg af glas.

Thomas Whitney, en uppassare å *Titanic* och hvilken sändes till ett lasarett med ett afbrutet ben, sof fem däck under det stora salongdäcket. Han sprang upp och såg isberget resa sig högt i luften öfver *Titanics* fördäck.

"Det liknade ett jetteberg af glas," sade Whitney. "Jag såg strax, att det var ute med ångaren. Nästan genast hörde jag att kolrummet No. 11 höll på att fyllas med vatten, och att fartyget var dömdt till undergång. De vattentäta dörrarne hade blifvit tillstängda, men då officerarne fruktade att en explosion kunde inträffa under däcken, kallade de för frivilliga att gå ned och släcka elden.

"Omedelbart erbjödo sig tjugo män och började gå ned. För att de skulle kunna komma ner, blef det nödvändigt, att dörrarna öppnades igen, hvarefter man nästan kunde känna, att vattnet rusade in. Det dröjde endast några få minuter, innan ordern kom: "Alle man på däck och lifbältena på!"

Mrs. Henry B. Harris erfarenhet.

Mrs. Henry B. Harris, hustru till teaterdirektören, som förlorade sitt lif, berättade följande:

"Vi befunno oss i vår hytt, när order kom, att alla passagerare skulle taga på sig lifbälten. Denna order kom några sekunder efter det skeppet stött på. Vi insågo icke strax, huru allvarsam kraschen var, utan trodde, att någon lindrig rubbning inträffat i maskineriet. Till och med, när ordern kom att sätta på oss lifbältena och komma upp på däck kunde vi icke klart inse ställningen.

"När vi begåfvo oss upp på däck, passerade vi grupper af män och qvinnor som skrattade och skämtade. När vi kommit till hufvuddäcket och sågo lifbåtarne svängas öfverbord med de welinska däfvertarna, började ställningens allvar klarna för oss. Nu kom kommandot: "Qvinnor och barn först."

"Officerare och manskap gingo omkring upprepande orden 'qvinnor och barn först.' Många qvinnor måste tvingas i båtarne; somliga trodde, det vara ett skämt, andra vägrade att skiljas från sina män, fäder och bröder.

"När passagerarne insågo lägets allvar och den trängsel, med hvilken officerare och besättningsmanskap utförde orderna, började de få klart för sig, att någonting förfärligt händt och lagade sig till lifbåtarne.

"Öfverste Astor och Mrs. Astor stodo nära oss. När *Titanics* män kommo och tillsade henne att gå i en lifbåt, vägrade hon att lemna sin makes sida. Derpå bad man mig stiga i en, och min man sade att det var bäst att gå, men jag ville icke lemna honom. Han lugnade mig yttrande att faran var icke särdeles allvarsam och att han inom kort skulle följa efter mig i en annan båt. Men jag kunde dock icke förmå mig att tro, det allt förhöll sig så som han sade. Jag kände, att om jag lemnade honom, skulle något förfärligt inträffa. Officerarne sade mig, att jag måste stiga i en lifbåt. Min man instämde med dem, och slutligen förde man mig till sidan och placerade mig i en båt.

"Mrs. Astor hade lemnat sin man och blifvit placerad i en annan båt. Då den båt, hvari jag befann mig nedfirades, såg jag min man och öfverste Astor stående bredvid hvarandra. Jacques Futrelle stod också nära dem. Min man viftade med handen. Det var det sista jag såg af honom.

"I timtal sutto vi frysande och huttrande i lifbåtarne. Slutligen fingo vi syn på *Carpathia*, och männen rodde i rigtning mot densamma. *Carpathia* stannade, linor utkastades till oss, och vi blefvo dragna till dess sida. Derefter uthängdes repstegar och gungor, och jag blef placerad i en gunga och hissad upp på däck. Der stod jag och observerade båtarne, när de anlände och när passagerarne kommo på däck hvarje ögonblick tänkande, att min man skulle visa sig. När då sista båten blifvit tömd, började jag inse, att han gått till botten med *Titanic*, hvilken icke var synlig någonstädes.

Huru en irländsk flicka blef räddad.

När det fanns endast en sittplats qvar i *Titanics* sista lifbåt, och om Mrs. John Burke tagit denna, så är det temligen säkert, att Miss Annie Kelly, en sjuttonårig ungmö från Chicago, nu skulle befunnit sig på hafvets botten. Så berättade hon för vänner hvilka samlats i hennes hem, för att fira hennes lyckliga räddning från att följa skeppet till botten.

Miss Kelly skildrade på ett ganska målande sätt tillståndet i tredje klassen vid den tidpunkt, då fartyget stötte mot isberget, äfvensom huru hon drefs till den sista sittplatsen i den sista båten.

I sällskap med Miss Kelly, när hon anlände till Chicago befann sig den femtonåriga Annie McGowan, en systerdotter till Thomas McDermott i Chicago. Dennas faster, Miss Kate McGowan, omkom i det förlorade skeppet. Flickan rycktes från sin tants sida och kastades i en båt, hvilken skyndade bort från skeppet. Hon fick naturligtvis aldrig mera se sin slägting.

Annie Kelly och Annie McGowan embarkerade jemte familjen Burke i tredje klassens kajuta. Familjen Burke bestod af Mr. och Mrs. John Burke, som reste till Chicago på sin bröl-

lopsresa, samt Catherine och Margaret Burke, kusiner till John och Margaret Manion, hvilka voro på väg till Chicago till sin broder Edward Manion.

"Jag hade aldrig blifvit räddad, om icke Mrs. Burke vägrat att lemna sin man och Misses Burke förklarat, att de icke ville gå i båten, om deras onkel och tant icke kunde gå med," sade Miss Kelly. "Jag kom i den allra sista båten och blef dess siste passagerare. Officerarne sade, att der fanns plats för endast en.

"Jag väcktes af en uppasserska, som tillsade oss alla att kläda på oss så fort som möjligt, men hon förklarade icke anledningen hvarför. Jag påklädde mig och gick upp på andra däck. Annie McGowan var med mig, när jag gick uppför trapporna, men hon blef skild från mig vid trappans öfre ända och fördes af folkträngseln öfver till fartygets andra sida. Jag såg hennes icke sedan, innan vi möttes ombord å *Carpathia.*

"På den sida, dit jag fördes i trängseln, sökte några vildt utseende män rusa i båtarne, och officerare och besättningsmän sköto på dem. Några af männen föllo. De andra drefvos tillbaka af de officerare, som använde pistoler på dem."

Två hjeltemodiga katolska prester.

Räddade personer, isynnerhet sådana från tredje klass, omtala, huru modigt två katolska prester uppförde sig, hvilka efter att hafva hjelpt qvinnor och barn in i den sista båten, samlade kring sig de lifdömda passagerarne och lugnt sökte trösta dem inför den annalkande döden.

Det hopp och den tro, som då ådagalades af pastor Byles från England och fader Peruschoetz från Tyskland, berättigar dem till ett framstående rum på hedersrullan.

De båda presterna hade hållit gudstjenst både på morgonen och på aftonen för katoliker af olika nationaliteter, talande på engelska och tyska. Radbandet och litaniorna hade upprepats af alla.

Den första underrättelsen om olyckan förde presterna till scenen, hvarest de hjelpte de andra att upprätthålla ordning och tillse att qvinnor och barn fördes i säkerhet. När män af alla nationaliteter samlades kring dem sökande tröst och hopp, höjde de båda presterna sina röster och upprepade lugnt som om det varit i ett kapell radbandsbönerna.

Presterna bådo med och välsignade katoliker och protestanter. Allteftersom fartyget lutade mera blef folksamlingen kring presterna större, och alla förenade sig i innerliga böner. De som befunno sig i båtarne kunde se männen på däck knäböjande kring presterna, men det berättas att i sista ögonblicket, när ljusen gingo ut och fartyget gick till botten, hördes inga ångestskri från den grupp som befann sig kring presterna. Detta berättades i katolska tidningar, men är nog ingenting annat än en "tidningsanka."

En sjöveterans varning.

Ett annat exempel på sjelfbeherskning och mod ansigte mot ansigte med döden lemnade kapten E. G. Crosby ifrån Milwaukee, en veteran på Michigansjön och president för Crosby Transportation Company. "Det är rådligast att kläda på sig; alla de andra passagerarne göra det," voro hans lugna ord till sin hustru och dotter, när han kom in i statrummet strax efter kollisionen. Kapten Crosby gick förlorad, men hans hustru och dotter räddades.

KAPITEL XXV.

På hedersrullan.

Storartadt erkännande åt välkända män bland Titanics hjeltar.

Isidor och Ida Straus.

Hvem som härefter skrifver om Isidor Straus kan underlåta att omnämna Ida Straus? Sammanlänkade i ett lojalt lif blefvo för alltid förenade i en ädel död.

Om Isidor Straus var en stor köpman, en stor filantrop, en klarhöfdad ekonom och en ädel medborgare, så var också Ida Straus en storslagen qvinnokaraktär, en stor filantrop, en ädel moder, en lojal älskande hustru.

Om Isidor Straus var patriarken och det vördade öfverhufvudet för en stor familj, så var Ida Straus den ädla och omistliga herskarinnan öfver ett äradt hem.

Om Isidor Straus var en civil och finansiell magt, så var Ida Straus en social och huslig kraft.

Om Isidor Straus, efter ett långt och äradt lif, dog en hjeltes död, så fick också Ida Straus efter fyrtio års lojal kärlek enligt sitt eget val en hjeltinnas död.

De sköna exemplen af ett ädelt lif och ännu ädlare död mötas i dessa namn.

Under en tidsålder af materiell absorption hafva de lemnat en ny och mildare illustration af kärleksfull trohet och ömhet.

Under en tidsålder af huslig dislojalitet och äktenskapsskilnad hafva dessa båda bundit en oförvansklig krans kring äktenskapets helgd.

I lifvet voro de förenade. I döden voro de oskiljaktiga. Liksom verlden blef bättre genom deras exemplariska lif, så skall den blifva bättre genom deras lojala död.

Major Archibald Butt.

Bland hela den modiga skara af män och gentlemen som gingo till ära i *Titanic*-olyckan, finnes ingen ridderligare eller ädlare figur än Archibald W. Butt.

Han var journalist, en gentleman, en hofman och en soldat i sitt lands här — fullt vuxen de magtpåliggande kall, han var en prydnad för.

Det är ingen öfverdrift att säga, det till och med å rullan öfver hjeltar i detta hafvets episka skaldestycke finnes mer än vanlig saknad och ömhet som omgifver minnet af denne den nya söderns chevalier — så mild, så genlialisk, så begåfvad, så ömhjertad och så sann.

Född i Georgia af dess blåaste blod kämpade Archibald Butt sin väg upp liksom hans kamrater från Söderns ruiner efter sextiotalets händelser — och arbetade sig fram från ledet till värdigheter och stort anseende. Såsom Washington-korrespondent var han briljant och populär. Såsom frivillig i spansk-amerikanska kriget var han en tapper och effektiv soldat både i ledet och som officer. I sin egenskap af personlig adjutant och social dirigent af Hvita huset var han mycket afhållen af två presidenter af Förenta Staterna och tillvann sig det högsta erkännande af den amerikanska nationen.

Och under den sista stora katastrofen tänkte han mera på andra än på sig sjelf, förenande mildhet, värdighet och fast auktoritet med den högsta offervillighet, derigenom accentuerande de finaste impulserna hos sin ras. Med den engelske Sid-

neys mantel omkring sina riddarskuldror gick han ned — till odödlighet.

Öfverste John Jacob Astor.

Namnet John Jacob Astor, som i mer än ett hundra år har varit en vigtig faktor i det kommersiella och sociala lifvet i den stora metropolen, har antagit en ny och ädlare kulör genom den siste innehafvarens af ett berömdt namn bortgång.

Den siste John Jacob Astor var en god soldat, en god sjöman, en icke obetydlig uppfinnare, författare och generös medborgare. Han var en af de få rika män i New York, som egnat sina penningar och sig sjelfva åt sitt land. Han utrustade ett fullständigt artilleribatteri och blottställde sig för spaniorernas kulor vid Santiago.

En af Amerikas rikaste män, ledaren af dess allra innersta sociala krets, nyligen gift med en ung och skön qvinna, hade John Jacob Astor kanske lika mycket omkring sig för att göra lifvet värdefullt och döden förskräcklig som någon annan man ombord å *Titanic*.

Och dock, när det stora ögonblicket kom, gaf han sitt lif lika tappert som en soldat, lika resigneradt som en filosof och med en ljuf och stilla filantropi, som om hans dagar varit utan ljus och hans år utan hopp.

Om de andra herrarne John Jacob Astor under det senaste århundradet lefvat som furstar, dog denne åtminstone lik en man.

Och det stora namn han bar är bättre kändt och mera äradt genom hans död än hans lif.

Hans unga hustru som barmhertigt ihågkom andra under den fasansfulla natten har tillvunnit sig hela landets sympati och respekt.

George D. Widener.

Philadelphiaherrarne Widener äro en god ras. De hafva icke låtit sina penningar suga bort deras manlighet. George D. Widener var storväxt, med rödt blod, genialisk— en män med kurage och ömhet, så proberad och försökt, att när underrättelsen kom, att det blef nödvändigt för män å *Titanic* att dö för att rädda qvinnor och barn, visste alla hans vänner, att Widener var död.

Män sådana som J. Bruce Ismay må skrifva vidlyftiga förklaringar och anskaffa många vittnen för att ursäkta sitt uppförande, men ju mera de ursäkta sig, desto mera anklaga de sig. De kunna aldrig besvara anklagelsen från män, som gifva sitt lif för de svaga. Deras skrik på frikännande dränkes af den djupa tystnaden af sådana män som Widener.

George D. Wideners eftermäle lyder, att "han sjönk med skeppet kämpande för qvinnors och barns rätt."

En hjelte är en man som faktiskt gör, hvad alla veta, att en man bör göra. Att dö för qvinnor och barn i stort nödfall är en instinkt hos tappra män. Det tjenar till intet att disputera derom — emedan det icke är någon teori.

Det är en sjelfklar sak.

Widener förstod det. Så gjorde den man som en gång icke kunde motstå sin impuls att hjelpa en tvättgumma att bära hennes allt för tunga klädkorg.

William T. Stead.

I sin död liksom under sitt lif står William T. Stead i förgrunden af de största händelser. Han var *Examiners* korrespondent i London — en journalistisk mästare, som förstod

icke blott nyheternas utsida utan lika väl deras inre sammanhang.

Hans öga var profetiskt. Han genomskådade händelserna och såg långt bortom dem. Han både gjorde historia och skref den. Om han hade en liflig dröm om hvad som borde vara, var han den första att hjelpa den att bli förverkligad.

Tillföljd af sin passion att vilja förbättra verlden var Stead religiös. Han var på väg till Amerika för att hålla en enda predikan — och återvända. Den predikan skulle hållits på måndagsaftonen den 22 April i Carnegie Hall.

Stead mankerade ingalunda sitt engagement; predikan hölls verkligen. Den sändes till hela verlden sublimt vältalig, trådlös, ordlös — från den plats der *Titanic* sjönk.

Ty Stead tillhörde den grupp af odödliga — hvilkas minne aldrig dör — som icke ville lemna skeppet, emedan det icke fanns någon möjlighet att göra så med heder.

Han dog som han lefvat — journalist, profet, evangelist. Hans namn var redan berömdt öfver hela verlden. Nu har det blott vunnit ännu större ryktbarhet och ära.

Benjamin Guggenheim.

Det berättas, att då den store Napoleon en gång satt på sin häst och observerade en truppafdelning, som rörde sig framåt midt i en desperat strid — kallade han sin adjutants uppmärksamhet på det bleka, bestämda ansigtet hos en simpel soldat sägande: "Der är en tapper man, ty han vet sin fara, men ändå trotsar han den."

Berättelserna om Benjamin Guggenheims död upplysa visserligen icke, huruvida hans ansigte var blekt eller bekymradt vid den stora olyckshändelsen, men de sågo, att han med

sina ord och handlingar visade att han *visste* att faran existerade Ja, ingen man på den långa rullan af *Titanics* heroer efterlemnade ett så klart rekord om det *medvetande* af oundviklig fara, hvilket var Napoleons kriterium af fullkomligt mod.

Hvad helst än må sägas om andra män, säkert är att Benjamin Guggenheim icke drefs till sin uppoffring af någon förhoppning, att han skulle undgå att betala priset derför. Till sin uppassare, Johnston, hvars öfverlägsna skicklighet i simkonsten gaf honom ett exceptionellt tillfälle till räddning, yttrade Mr. Guggenheim:

"Jag betviflar i högsta grad, att männen skola bli bergade. Säg min hustru att jag spelade spelet till slut och tills det var öfver. Min skyldighet är nu att se till de olyckliga qvinnorna och barnen på detta fartyg. Säg henne att jag med lugn skall gå till mötes hvilket öde som kan vara ämnadt mig. Jag vet att hon skall gilla mig."



KAPITEL XXVI.

Uttalanden i pressen.

Hvad några af Amerikas ledande journalister tänka om tilldragelsen.

Folk har för brådtom.

Olyckan nu för tiden är att folk vill rusa fram. Underjordiska tåg rusa igenom tunlarne med sin högsta fart, automobiler flyga fram genom gatorna med en hastighet af två minuter på milen, och oceanångarne plöja fram genom vattnet, alla försökande att slå ett rekord. *Titanic* gick med en hastighet af tjugoen mil, när den stötte mot isberget, som sände den till botten. Så stort och ohandterligt var detta skepp, att det icke kunde stannas på kortare afstånd än tre mil. Och dock rusade det fram under natten genom isfälten. Passagerarne fingo lida straffet för detta öfverdåd. Hela tadlet bör icke falla på kapten Smith. Det är icke resonabelt att antaga, det han riskerade sitt eget lif, mer än två tusen personers säkerhet samt ett dyrbart fartyg endast för äran att få slå ett rekord på första resan. Ingalunda. Kapten Smith gick så fort, emedan alla hade så brådtom, emedan passagerarne önskade komma till New York så fort som möjligt. Hastigheten var dödande. Det finnes en god lärdom i denna förfärliga förlisning. Rusa icke, när rusning riskerar lif. — *Morning Telegraph, New York.*

Iliaden förvandlad till ett episkt verk här.

Hafven hafva blifvit sopade af ett episkt verk, som skall lefva så länge menniskors minne lefver.

Verlden har genomgått ett nytt dop, af hjeltemod och stoartad uppoffring, och menniskoslägtet har blifvit helgadt genom ett nytt sublimt exempel på ridderlighet och sjelfuppoffring.

Det kom ganska lämpligt till vår tviflande eller agnostiska tid detta budskap som det obevekliga hafvet sände öfver sina glupska vågor till denna gamla verld, som säges vara så hård och kall.

Det fanns ingen åtskilnad mellan raser, trosläror eller kultur i det oegennyttiga hjeltemod, som från *Titanics* sjunkande riktade historien och inspirerade verlden.

Der stod den splendide engelsmannen vid hjulet, och der stodo de splendide amerikanerna på däcket. Den ståndaktige katoliken, den lojale protestanten, den beskedlige juden, ja, äfven spelaren utan någon tro, reste sig till storartad heroism, innan de mötte döden i hafvet.

Kapten Smith var född i Surrey, öfverste Astor i New York. Isidor Straus, en stor jude, lade sina armar om lifvet på Ida Straus, en stor judinna, och leende sjönko de tillsammans. Öfverste Astor var en man med mångfaldiga millioner, hvilka sägas göra menniskors hjertan kalla. Han var en typ af modet, en mästare i kotiljongen, en ledare of "de 400" i den gladaste stad i verlden.

William T. Stead var en literär man, en blek och tålig studerande, i hvars tankfulla ådror beslutsamhetens röda blod kunde hafva väntats flyta långsamt, Henry B. Harris var teaterförfattare och en mästare i den mimiska verlden, der lifvets passioner och elegans sägas vara overkliga. Och Archie Butt var född i den chevalereska Södern, en kavaljer i sitt sätt och artig i sitt tal — Archie med sammetshandskar på jern-

händer — kanske den vänligaste och ridderligaste själen i hela den hjeltesamlingen.

Fatta mod, tviflare, och låt cynikern och skeptikern skynda långsamt. Menniskorasen har inte degenererat, och vårt lands framtid är säker.

Att skydda den svaga och älska din nästa som dig sjelf är den högsta menskliga och gudomliga lag som kondenserats genom tusenårig erfarenhet.

Uppfattad så kan den rysliga olyckan nå sin högsta mening. *Titanics* hjeltar hafva icke dött förgäfves. Det var värdt det majestätiska skeppet och äfven värdt ett par tusen menniskolif, om verlden ännu en gång kan bringas att tro på sitt bättre jag — om rasen inspireras och ledes att lefva bättre och att dö bättre — till större barmhertighet och ett ädlare hopp.

Och sålunda kan denna oceanens Iliad slutligen mjukna till det mest högtidliga och splendidida episka verk, som någonsin varit skrifvet till lands eller sjös. — *John Temple Graves.*

Reglering af gnisttelegrafen nödvändig.

Såsom Londontidningarna yttrat, kan Amerika ofta fälla "hastiga och grymma domar," men i *Titanic*-fallet blir Amerika dagligen gladare, att Förenta Staternas Senats undersökningskomité hade försigt och energi nog att gå ombord å *Carpathia*, innan den kom i land. Hur kunde man annars veta, huru litet af sanningen om olyckan vi någonsin skulle fått veta?

Vittnesmålen hafva lärt oss, att äfven gnisttelegrafen (den trådlösa) detta underbara instrument för minskandet af hafvets faror, kan komma i ovärdiga händer och bli ett instrument

att kapitalisera menskligt lidande och sorg i stället för att bringa lindring. Vi hafva lärt, att denna nya kraft måste strängt regleras, om den skall kunna fullgöra sin tjenst åt menskligheten. — *Chicago Evening Post.*

Män, qvinnor och barn — dessa tre.

Vi kalla vårt tidehvarf kommersiellt, materiellt. I en viss mening är det så. Men vi kunna föra denna mening för långt. Isynnerhet tro vi, att, när det gäller qvinnor, ridderligheten har försvunnit. Vi tala om "en gentleman af den gamla skolan." Våra artighetsepitet äro lånade från Medeltiden.

På de senare åren med qvinnorna arbetande bland männen, tro vi, har galanteriet gått förloradt. Med suffragetterna fordrande lika rättigheter, har uppstått en längtan efter de gamla goda tiderna, då man talade om "qvinnans sfer" och mannens mildhet i utöfning af magten.

Och nu — — —

"Qvinnor och barn först" — på *Titanics* lutande däck.

Eldare, betjent och millionär besvarade lika prompt den ursprungliga instinkten — sanna äfven mot den finaste kultur. Man hör berättelser, somliga af dem troligtvis sanna, om någon öfverretning och någon omanlighet. Men förgät dem. Feghet fanns äfven under den modiga stenåldren, feghet var ett tadel mot riddartiden. Det stora faktum qvarstår ohöljdt — qvinnor och barn voro den första omsorgen. Många qvinnor gingo icke förlorade annat än genom någon handling af tillgifvenhet från deras sida eller något missförstånd. Få män räddades annat än genom god tur eller sällsynt mod och uthållighet.

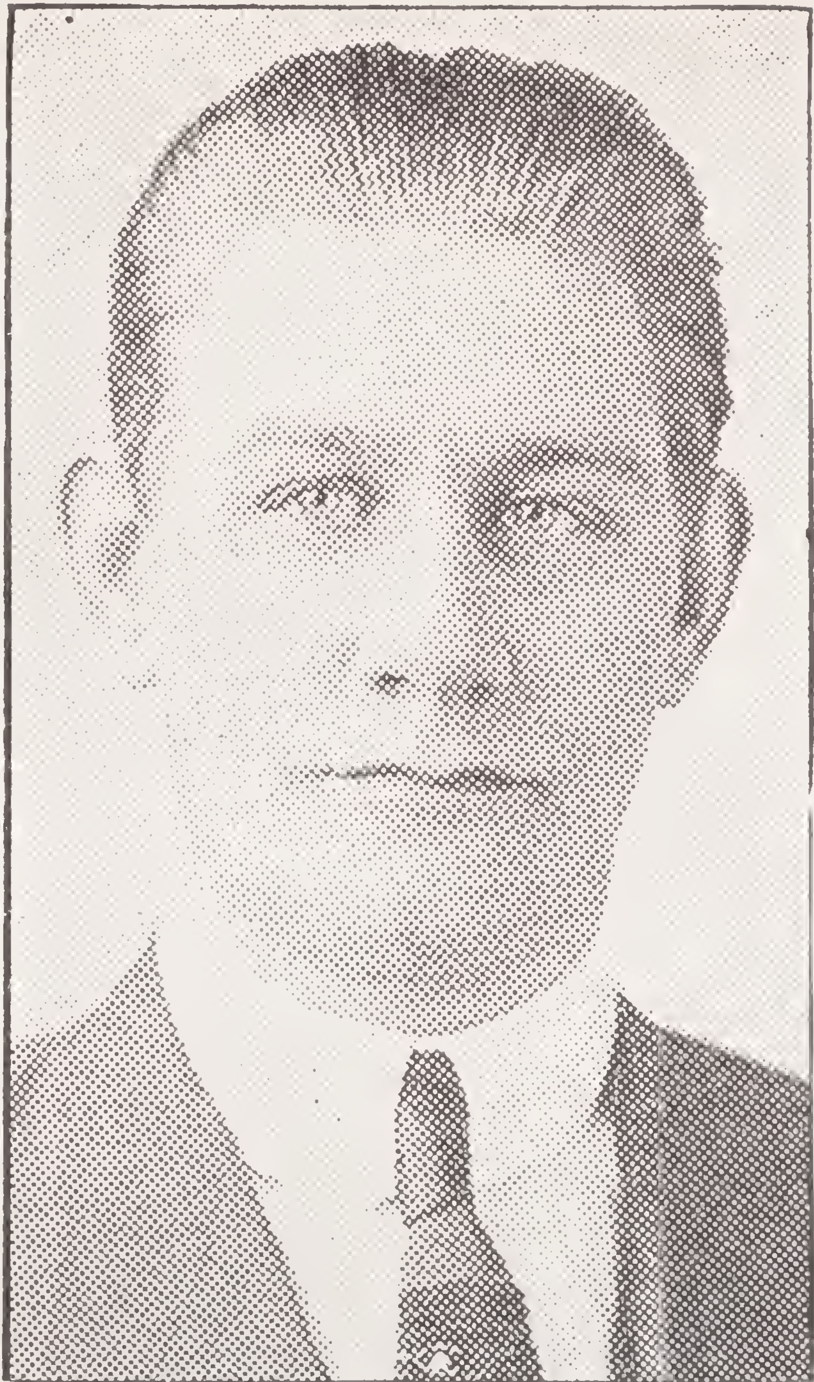




TVÅ OMKOMNA SVENSK-AMERIKANER.

ERNST SJÖSTEDT. ERIK G. LIND.

Som omnämnts i denna bok voro äfven de tvenne svensk-amerikanerna bergsingeniör Ernst A Sjöstedt och kapten Erik G. Lind offer för ''Titanic''-katastrofen. Kapten Linds öde, hvarom man ej var alldeles förvissad, har bekräftats genom telegram till hans anförvanter i Sverige. Detta telegram hade följande lydelse: ''Erik Lind har drunknat. Han dog som en hjelte.'' Lind var på en affärsresa till Amerika.





TVÅ RÄDDADE SVENSKAR.

Photo by Moffett Studio.

AUG. E. WENNERSTRÖM.

Vi hänvisa till hans egen uppsats i denna bok.

H. M. BJÖRNSTRÖM-STEFFANSON.

Här visas bilden af svenske löjtnanten H. M. Björnström-Steffanson, som var passagerare ombord å ''Titanic'', men blef räddad och efter ankomsten till New York lemnade en så liflig skildring om skeppsbrottet och sin egen räddning undan döden i vågorna.

Hafvets största tragedi tilldrager sig i det materialistiska tjugonde århundradet. Den åtföljdes af mera uppoffrande idealism än någon antecknad händelse i den "Gyllene Werlden."

En civilisation, hvars män af alla möjliga individuella typer stå tillbaka ifrån lifräddningsbåtarne för qvinnor och barn, är endast ytligt materialistisk. Hvad som må finnas qvar af försummelse och grymhet mot dess qvinnor och barn, kommer icke att räcka länge.

Det heter:

"Större kärlek har ingen man än denna, att han gifver sitt lif för sina vänner."

Den uppoffrande kärleken af männen för qvinnor och barn — *den* kommer att bestå. — *Kansas City Star.*

Tillsatte icke lifvet förgäfves.

De flesta af *Titanics* offer dogo heroiskt, uppgifvande sina lif både på det att qvinnor och barn å fartyget måtte få lefva och att tusen sinom tusen för dem totalt okända lif må kunna sparas i framtiden. De omkommo för sina medmenniskor lika visst som soldater offra sina lif till försvar för en nation; ty verlden skall aldrig förgäta, hvad de uträttade och ledo i en stor kris, och skall bli visare och bättre genom deras inspirerande uppoffring.

Det är en ganska pinsam tanke, att somliga måste dö, på det andra må bli räddade och många lida, på det en följande generation må hafva nytta och fördelar deraf. Men sådan är denna ofullkomliga verlds lag och den sträfvar sakta men säkert mot ett aflägset mål af moralisk och materiel förbättring. Framsteg kunna sällan göras utan martyrer, hvilkas lidande

upprör den allmänna opinionen och sätter i gång de inflytanden, hvilka framtvinga en ny rörelse framåt. Det tillkommer alltid de lefvande, såsom Lincoln yttrade vid Gettysburg, att fatta ökad tillgifvenhet för den sak, åt hvilken de döda offrade det sista stora måttet af tillgifvenhet. *Titanics* heroer skola icke hafva dött förgäfves, om genom deras uppoffring hafvets faror hafva blifvit materiellt minskade och den likgiltighet och hänsynslöshet, hvarmed dessa faror betraktats, bli ett föga hedrande minne. — *New York Tribune.*

"Qvinnor och barn räddade."

Efter det verlden hade lugnat sig med den föreställning, att inga lif gått förlorade genom *Titanic* skeppsbrott, fick den med fasa höra, att mer än 1,600 af dess passagerare och besättning gått till botten af Atlanten med det olyckliga skeppet.

Det slag, som denna rysansvärda förlust gaf, är emellertid beledsagadt af en känsla af stolthet och beundran, emedan männen ombord med döden för ögonen stodo tillbaka och lemnade qvinnorna och barnen plats i de båtar, som nedfirades, under det att det stora skeppet höll på att sjunka ned i sin graf. Det fanns godt om hjeltar äfvensom män med stor förmögenhet och vidt berömda.

Menniskoslägtet sörjer sin stora förlust, men det mottager båtladdningarna af räddade qvinnor och barn såsom en dyrbar minnesgåfva och ett bevis på det högsta mod och den ädlaste sjelfuppoffring af de män som gingo ner i djupet på det att deras svagare kamrater i olyckan måtte få lefva.

Grönlands glacierer, hvilka i Melville bay och annanstädes vid hafsstranden exponera en front af is tjugofem till trettio mil bred, "kalfva" de isberg, som lägga sig i oceanångarnes banor i Norra Atlanten.

Under det att de gamla dödsbringande farorna uppfylla hafsängderna — faror för hvilka icke ens de största skepp i verlden äro säkra, såsom den olyckliga *Titanic* visade — har man dock nu den trådlösa eller gnisttelegrafen tillgänglig att tillkalla hjelp i händelse af olycka. Det är mycket nedslående att veta, att den hjelp, som med stor punktlighet infann sig icke var tillräcklig att rädda resten af de hundraden som befunno sig å *Titanic*. Den enda lilla tröst man kan hemta öfver olyckan är, att verlden blifvit riktad med ett nytt exempel på öm tillgifvenhet för andra å de mäns sida som stodo ansigte mot ansigte med döden. — *Chicago Daily News.*

Ingen hjelte dör förgäfves.

För resten af verlden, för de millioner, hvilka olyckshändelsen icke berörde personligen, vill den varaktiga föreställningen bli denna:

Hvarje stor olycka, hvarje stor sorg, rätt tolkad och rätt använd är en lärdom och en hjelp åt hela menniskoslägtet allt framgent.

Ingen hjelte, ingen martyr dör förgäfves. Verldens säkerhet och framsteg äro byggda på deras sorger och lidanden som gått bort före oss.

Barnen af de män och qvinnor, som omkommo å *Titanic* finna det sista uttrycket af sin pligt i Lincolns odödliga ord vid invigningen af slagfältet vid Gettysburg:

"Vi hafva kommit hit för att inviga en del af detta fält till en slutlig hviloplats för dem, som här gåfvo sina lif på det nationen måtte lefva. Det är rätt och passande att vi göra det. Men taget i en större mening kunna vi icke inviga — vi kunna icke helga — vi kunna icke dedicera denna grund. De

tappre män, lefvande eller döda, som kämpade här, hafva helgat den långt öfver vår stackars förmåga att tillägga eller borttaga. Verlden skall icke länge minnas, hvad vi säga här, men hon kan aldrig förgäta, hvad de uträttade här. Det är snarare för oss som lefva att här bli dedicerade till att fullborda det verk, för hvilket de kämpade här. Det tillkommer oss snarare att här inviga oss till det stora arbete som ligger framför oss — att från dessa ärade döda vi fatta en ökad tillgifvenhet för den sak, för hvilken de gåfvo det sista fulla måttet af hängifenhet — att vi besluta, att dessa döda skola icke hafva dött förgäfves."

Lifvet är ett stort slagfält. Denna jord har varit ett slagfält under alla de tusentals århundraden som lif existerat här. Och under många århundraden än måste den förblifva ett slagfält.

Dessa som qvarlefva måste finna sin tröst i de dödes hjeltemod. Och slägtet måste finna sin lärdom och sin tillväxt i det förflutnas erfarenheter och lidande.

Långt ute på oceanen finnes en dyster fläck med här och der en bruten åra eller ett flytande lik. Öfvergifven och ödslig sprider sig oceanen under den mörka skyn kring den fläck, der det stora skeppet sjönk.

Men i rymden är den oceanen och hela den planet, på hvilken den rullar sig endast en fläck.

Tiden är den verkliga oceanen, den ocean, hvars djup är omätbart och som icke har några gränser.

De modiga männen och qvinnorna å *Titanic* hafva lagts till hjelteskaran på tidens ocean — den ocean som betäcker det förflutna, den ocean under hvars vågor otaliga modiga män och

qvinnor hvila, alla de tappra andar som lefvat rättskaffens och dött modigt på denna planet.

Det är en ärofull sak för en man eller en qvinna att hafva sitt namn inristadt på listan af dem som äro invigda af tid och kurage.

Hvarje ädel död gör sitt goda arbete. Andra menskliga varelser skola resa i större säkerhet och många tusen lif skola bli räddade som ett resultat af den så onödiga och så grymma olyckan. — *Chicago Sunday Examiner.*

FRÅN KAPTEN SMITHS ENKA.

Enkan efter kapten Smith, *Titanics* befälhafvare, skref ett känsligt telegram, hvilket uppsattes utanför Hvita Stjernliniens kontor i London torsdagen efter olyckshändelsen. Det löd sålunda:

"Till mina stackars kamrater i sorgen och lidandet: Mitt hjerta öfversvallar af medlidande med er alla och är nedtryckt af sorg öfver att ni blifvit betryckta med denna förfärliga börda som så plötsligt kastades på oss. Må Gud vara med och trösta oss alla. Med djupaste sympati,

Eleonor Smith.

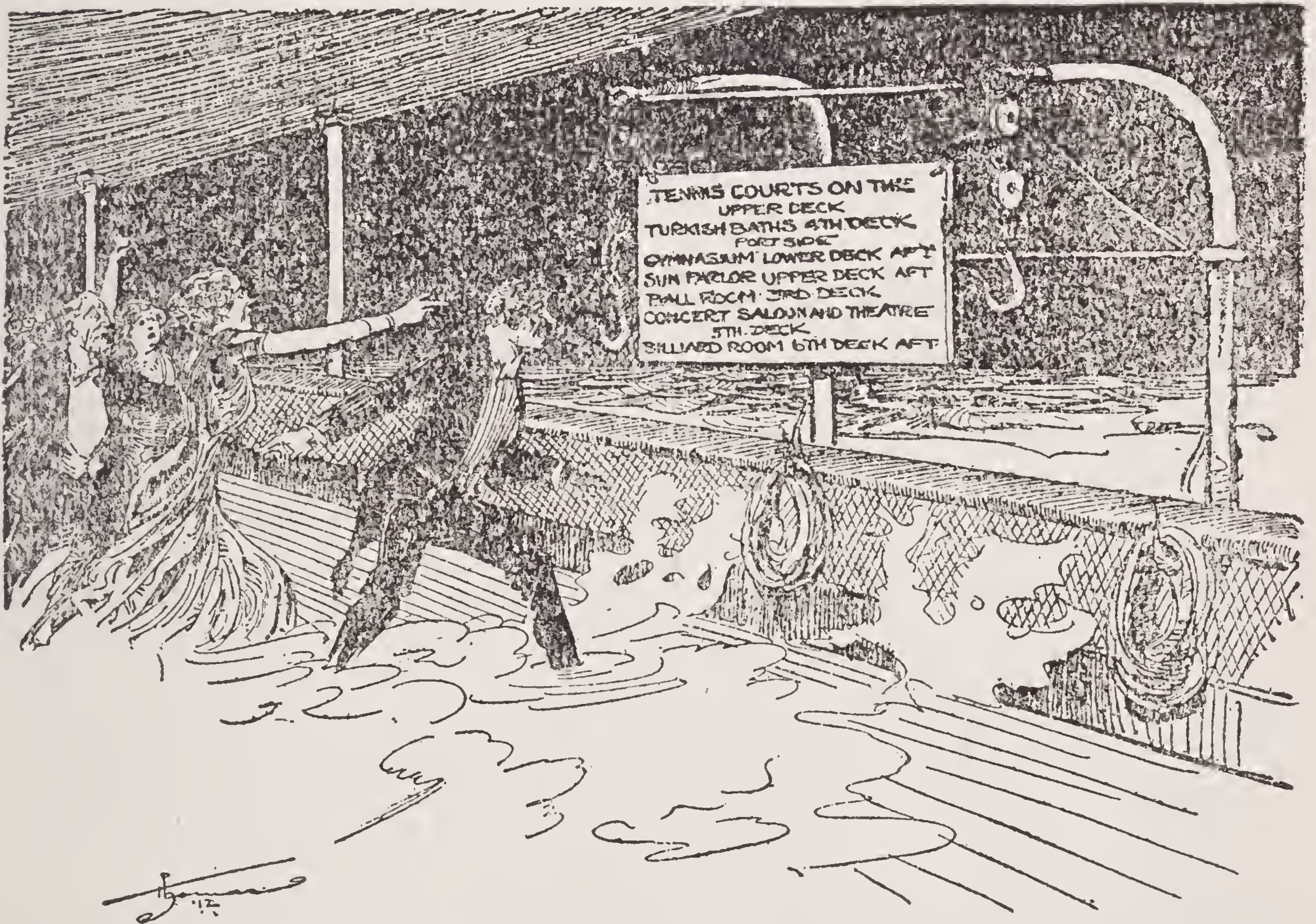
FAKTA OM TITANIC.

Fartygets längd öfver allt var 882 fot 6 tum. 182½ mer än höjden af Metropolitantornet i New York och 3½ gånger höjden af Chicagos högsta byggnad. Bunker Hill-monumentet är fjerdedelen så högt, och sjelfva Washington-monumentet är 300 fot kortare.

Dess registrerade tontal var	45,000
Deplacement	66,000
Längd öfver allt	882 fot, 6 tum
Bredd öfver allt	92 fot, 6 tum
Bredd öfver båtdäcket	94 fot
Höjd från kölen till båtdäcket	97 fot, 4 tum
Höjd från kölens botten till toppen af styrhytten	105 fot, 7 tum
Höjd af skorstenarne ofvan första däcket	72 fot
Höjd af skorstenarne ofvan båtdäcket	81 fot, 6 tum
Afstånd mellan kölen och skorstenarnes topp	175 fot
Antal ståldäck	11
Antal vattentäta skott	11
Passagerare ombord	2,500
Besättning	860
Kostnad	$10,0000,000

Hvarje linie var kalkulerad att vara något mera impressiv än på något annat fartyg i verlden. Af de stora stålplåtar som användes för stommen voro somliga 36 fot långa och vägde 4½ ton hvardera. Somliga af de stora stålspannen voro 92 fot långa och vägde 4 ton stycket.

Endast rodret vägde 100 ton och styrdes naturligtvis med elektricitet. Centerturbinen vägde 22 ton och hvardera af de båda vingpropellrarne 38 ton. De stora "boss arms," på hvilka propellrarne hängde vägde 73 ton. Äfven ankarkettingarne bidrogo med sin storlek till det stora hela. Hvarje enskild längd vägde 175 pounds. De 3,000,000 nitnaglarne som användes i konstruktionen vägde tillsammans 1,200 tons.



—DETROIT NEWS.

Allt för lifvets njutning, men föga för att rädda det.

KAPITEL XXVII.

Större sjöolyckor under de senare åren.

1866, Januari 11—Ångfartyget "London" på resa till Melbourne, sjönk i Biscaya-viken; 200 lif förlorade.

1866, Oktober 3—Ångaren "Evening Star" från New York till New Orleans sjönk; 250 lif förlorade.

1867, Oktober 29—Kongliga postångfartygen "Rhone" och "Wye" samt omkring 50 andra fartyg strandade på kusten af St. Thomas i Vestindien under en orkan; 1,000 lif förlorade.

1873, Januari 22—Britiske ångaren "Northfleet" sjönk till följd af kollision utanför Dungeness; 300 lif förlorade.

1873, November 23—Hvita Stjernliniens ångare "Atlantic" gick till botten vid Nova Scotia; 547 lif förlorade.

1875, Maj 7—Hamburgske poståNgaren "Schiller" strandade under tjocka vid Scilly-öarne; 200 lif förlorades.

1875, November 4—Amerikanske ångaren "Pacific" råkade i kollision thettio mil sydvest om Cape Flattery; 236 lif förlorade.

1878, Mars 24—Britiska öfningsfartyget "Evrydice", en fregatt, sjönk nära ön Wight; 300 lif förlorade.

1878, September 3—Britiske exkursionsångaren "Princess Alice" sjönk vid en kollision å Themsen; 700 lif förlorade.

1878, December 18—Franske ångaren "Byzantin" sjönk vid en kollision i Dardanellerna med britiske ångaren "Rinaldo"; 210 lif förlorade.

1880, Januari 31—Britiska öfningsfartyget "Atlanta" afgick från Bermudas med 290 man, och man hörde aldrig mer från densamma.

1889, Mars 16—Förenta Staternas krigsfartyg "Trenton", "Vandalia" och "Nipsic" samt tyska skeppen "Adler" och "Eber" gingo förlorade vid Samoa-öarne; 147 lif förlorade.

1891, Mars 17—Ankarliniens fartyg "Utopia" i kollision med engelska ångaren "Anson" utanför Gibraltar och sjönk; 574 lif förlorade.

1893, Juni 22—Britiska slagskeppet "Victoria" sjönk vid en kollision med "Camperdown" på kusten af Syrien; 357 lif förlorade.

1894, Juni 25—Ångaren "Norge" blef vrak på Rockallrefven i Norra Atlanten; nära 600 lif förlorade.

1895, Januari 30—Tyska ångfartyget "Elbe" sjönk vid en kollision med engelska ångaren "Crathie" i Nordsjön; 335 lif förlorade.

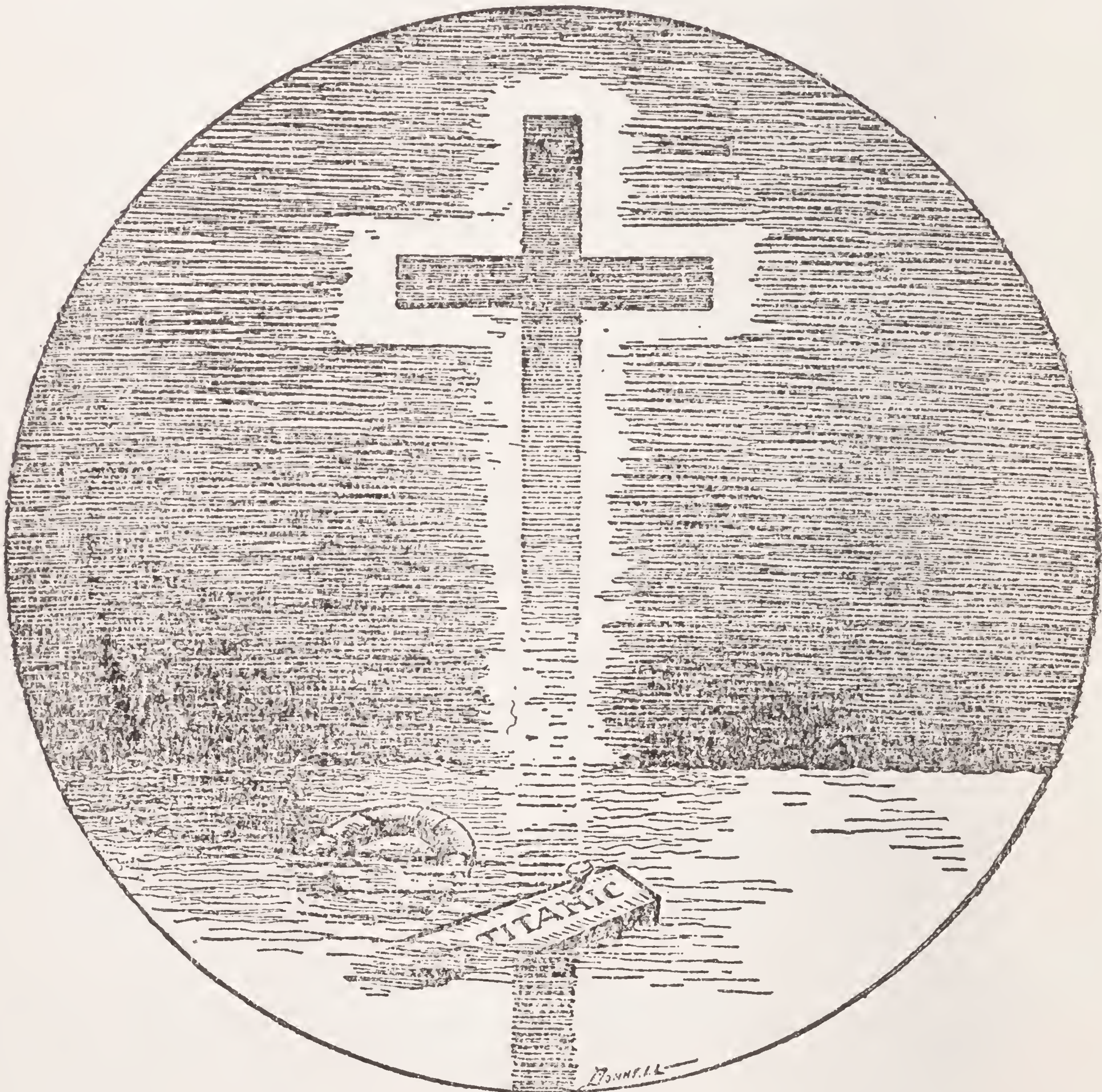
1895, Mars 11—Spanske kryssaren "Reina Regenta" gick till botten i Atlanten vid inträdet till Medelhafvet; 400 lif förlorade.

1898, Juli 2—Ångfartyget "Bourgogne" rammade britiska stålsegelskeppet "Cromartyshire" och sjönk mycket hastigt; 571 lif förlorade.

1904, Juni 15—"General Slocum", exkursionsångare med 1,400 personer ombord; fattade eld, gående genom Hell Gate, East River; mer än 1,000 lif förlorade.

1905, September 12—Japanesiska ångaren "Mikasa" exploderade; 599 lif förlorade.

1907, Februari 21—Engelska poståNgaren "Berlin" strandade utanför Hook of Holland; 142 lif förlorade.



—CLEVELAND PLAIN DEALER.

KAPITEL XXVIII.

"Hafvets sorgespel."

Af Rev. Andrew Johnson.

"Och hafvet gaf upp sina döda." Uppb. 20: 13.

Profeter hafva profeterat, skalder hafva sjungit om hafvet, sjömännen hafva mätt dess dolda djup och målare hafva i färger skildrat dess glans och dess dysterhet.

"Rulla på, du djupa och blå ocean;
Tio tusende flottor sopa dig förgäfves."

Just nu är hela den civiliserade verldens uppmärksamhet koncentrerad på den kolossala olyckan — den största sjöolycka i alla tider. Atlantens mörka begrafningsplats öppnade sin famn och slöt i den mer än 1,600 menniskooffer.

Katastrofen "talar många tungomål" och lemnar ett outplånligt intryck på konst, vetenskap, affärer, regering och religionen. Den uppskakande nyheten om tragedien har under de senaste dagarne flugit öfver telegraf- och telefontrådarne, har presenterats på pressens sidor och gått öfver befolkningens läppar. Den har slagit öfver allt liksom "orden i en ödesbebådande sång".

Dessa varnande toner från *Titanics* öde skola utan tvifvel ljuda högt och länge i öronen på en ur sömnen uppväckt verld.

En af de första lärdomar, som gafs i otvetydigt språk, är den om naturens öfvermagt öfver menniskan. Under det menniskan är väldig på många områden i sitt herravälde öfver många ting, måste hon dock lemna palmen, kronan och spiran åt en högre magt. Ty med all sin pomp och kraft af inbillad styrka, med alla sina stora rekord af framgång, är hon dock fortfarande begränsad och instängd på alla sidor genom de omutliga lagarne af Gud och naturens obevekliga krafter. Hvad hjelper det, att hon har gjort tunnlar genom bergen, dikat afgrunder, broslagit floder, satt selen på ångan, sammankopplat kontinenter, fångat blixten, farit genom luften på örnvingar, plockat sändebud från luften och faktiskt utplånat alla afstånd, när hon dock icke kunnat öfverträffa eller lösa de olösta problemen eller de obesegrade naturkrafterna? Lik Muhammed eller Knut kan hon befalla berget att komma eller vågorna att försvinna, endast för att bli missräknad och oåtlydd.

Ingenting har så kraftigt och drastiskt i alla historiens annaler visat menniskans litenhet och den menskliga styrkans opålitlighet. När hon är som allra bäst, är hon dock blott en bräcklig dödlig midt ibland och i jemförelse med naturens större krafter — en liten atom midt i det omätliga.

Beträffande den ryktbara och ödesdigra *Titanic,* framställa sig för menniskorna ofrivilligt två bilder af skarpa kontraster. Den ena representerar styrka, kraft och ära, den andra uppenbarande svaghet, sorg och misslyckande. Ingen skalds penna, ingen talares tunga, ingen målares pensel kunde öfverskatta det stora mammutskeppets majestät, när det sjösatt och lastadt startade ut på sin jungfrutripp, dess första och sista öfver Atlanten. Menniskans snillrika uppfinningsförmåga

hade drifvits till sin spets i dess underbara konstruktion och öfverdådiga utstyrsel. Alla det moderna lifvets beqvämligheter, alla landbackens beqvämligheter, all rikedomens lyx, hade slösats här. Der funnos fält för golfspel, tennis courts, simbasänger, promenader, eleganta salonger och konserthallar allting utom ett tillräckligt antal lifbåtar i händelse af fara — det, som borde varit först, var här sist och minst sedt i belysning från denna resa — men i alla fall en trogen typ af amerikanskt och engelskt lif nu.

På detta sätt utstyrd tog denna Oceanens drottning, hafvets herskarinna, de vidsträckta vattnens kommersiella stråkväg och seglade mot sin bestämda hamn, stolt plöjande vågorna och slående alla rekord för hastighet. Mätande nära niohundra fot i längd, i höjd lik en "skyskrapare", stark i sin stålkonstruktion, tycktes hon vara personifieringen af säkerhet. Hon hade som sina passagerare millionärer, bankirer, verldsberömda tidningsredaktörer, författare, teaterdirektörer, generaler, prestmän, män af stort och berättigadt anseende. Hon var bemannad och kommenderad af en gammal och erfaren sjökapten och en stor besättning. En af de bästa orkestrar spelade musik, framgångens sol lyste leende, och det såg ut, som om allt vore fullkomligt — att intet skulle kunna tilläggas till beqvämlighet och komfort ombord — allt som var att göra för passagerarne var "ät, drick och var glad" samt njuta af den angenämaste resa i deras lif.

Lugnt burna i den starka byggnadens stålfamn, logo alla menniskor åt tanken på fara och betraktade böner för en lycklig resa, förbarmande och Försynens beskydd onödiga. Hvarför bekymra sig om vind, våg, dolda skär och förrädiska grund? Den oöfvervinneliga är säker om att nå sin hamn.

Men ofta då vi känna oss säkrast, lura dolda faror närmast. Så var det med *Titanic*. Seglande sin väg under en stjernklar himmel, med sina tusentals elektriska ljus kastande sitt sken ut i den omgifvande luften, möter hon plötsligt ett monster i sin väg. Det är smaragdvattnens kristallkonung, den "spöklike bankarnas utpost", bemantlad af mist och draperad med en lång kappa af tjocka, eller, som det äfven kallas, fog, ett berg af is resande söderut, hvilket fordrar rätt till vägen och ifrågasätter det vackra skeppets styrka. Då komma menniskans konst och naturens kraft i kollision och det blir vapenskifte. Neptuni treudd blir segrare. Menniskans spira föll, hennes krona var bruten i stycken, det plötsliga dånet af sammanträffandet af båt och berg har ljudit öfver verlden och väckt upp alla nationer. Den sista akten af *Titanics* tragedi känner man endast delvis. Den fullständiga historien om de slutliga och förskräckliga ögonblicken är begrafven i Atlantens två mil djupa graf för att icke uppenbaras förr än på uppståndelsens sista dag, "då hafvet ger upp sina döda".

Hur plötsligt förbytes icke skämtets röst och midnattsdansens musik i en sorglig begrafningsmarsch! Ja,

"Döden rider på hvarje bris
Och lurar i hvarje blomma."

När kyrkobesökarne samlades i Herrans helgedomar på den heliga sabbaten en vecka efter den förfärliga olyckshändelsen, insågo de nog bättre än de kanske gjort för en lång tid, att Han som vandrade på det Galileiska hafvets stormiga

böljor och befallde det lydiga vattnet att vara en safirbelagd gata under Hans fötter, att Han som stillade stormen med sitt befallande ord, är "Hafvets ende suverän", den ende Herren öfver naturen.

Den förskräckliga olyckan bringar i dagen klarare än någonsin, att verldens förbannelse och tidehvarfvets brott är andan af rivalitet, galenskapen efter att komma fort och begäret efter lyx. Man fick i det ifrågavarande fallet en bekräftelse på bibelns gamla uttryck: "Allt här intill skall du komma och icke vidare, här skola dina stolta böljor sätta sig."

Menniskor äro i allmänhet alltför oroliga och tanklösa. Detta kan man iakttaga på alla håll och på alla områden af det tjugonde århundradets aktivitet. Der finnes öfverallt en obegränsad och otämd mani för hastighet. De reguliära rörelserna af det moderna maskineriet synas icke längre kunna tillfredsställa denna depraverade och abnorma åstundan. Derför blir nödvändigt, att lagens starka arm måste ingripa och sätta upp en skyddsmur för det allmänna bästa. I stället för lyx och fart måste hänsyn tagas till säkerhet för menniskolif. Detta bör i synnerhet bli regeln för dem, som "gå ned till hafvet i skepp, som göra affärer å stora vatten."

Det element af heroism och sjelfuppoffring som ådagalades af somliga män och den oförgätliga tillgifvenhet, som visades af den hustru, hvilken vägrade att lemna sin man, äro silfverkanter på olyckshändelsens mörka moln och försonande drag af den rysliga katastrofen. Detta är emellertid endast ett af de otaliga exemplen på den stora lagen om frivillig sjelfförsakelse.

När döden lägger så stor skatt på menniskor, är det bäst för enhvar att uppmärksamma uppmaningen:

"Varen derför också ni redo, ty då ni icke vänten det, varder Menniskones son kommande."



—ST. LOUIS GLOBE-DEMOCRAT.

SÖRJ ICKE, MANNAMODETS ANDE LEFVER ÄN.



ÅNGAREN TITANIC.



OMBORD Å EN RÄDDNINGSFLOTTE.
AFVAKTANDE SLUTET.

KAPITEL XXIX.

Hjälp åt de qvarlefvande.

Hela verlden uttryckte omedelbart sin sympati genom att erbjuda praktisk hjelp.

Så snart de räddade qvarlefvande landstego från *Carpathia*, fördes de genast till hospital eller hem, hvarest de erhöllo mat, kläder och andra nödvändigheter, hvarefter de afsändes till sina destinationsorter. Öfver hela verlden visades ett storartadt medlidande och upprop om mera varaktig finansiell assistans och bidrag gjordes i kyrkorna. Insamlingar startades af borgmästare och tidningar, hvilka inbragte ett icke obetydligt totalbelopp för att hjelpa de på allt utblottade.

Vincent Astor, den ende sonen af öfverste John Jacob Astor, som var ett af olycksoffren, ledde insamlingen med ett bidrag af $10,000 till Mayor Gaynors fond.

Detta bidrag öfverlemnades i form af en bankanvisning i borgmästarens kontor af William A. Dobbyn, den aflidne öfverstens privatsekreterare, hvilken öfverlemnade det jemte ett bref från Vincent Astor.

"Haf godheten mottaga närslutne anvisning såsom ett bidrag till den fond för behöfvande qvarlefvande efter *Titanic*-olyckan", lydde brefvet, och Mayor Gaynor besarade detta på följande sätt:

"Min bäste Mr. Astor:—Ert frikostiga bidrag till understödsfonden för de efter *Titanic*-olyckan nödställda qvarlefvande och på dem beroende personer är rigtigt mottagen.

"Tillåt mig, att till Mrs. Astor och till hela familjen genom eder uttrycka min innerliga sympati för er alla i den stora förlust ni lidit. Min bekantskap med er fader var högst angenäm, och ju oftare jag träffade honom, desto bättre intryck erhöll jag af hans frikostiga, öfverlägsna och folkliga egenskaper. Han var mannen bland män. Det oförskräckta sätt, hvarpå han gick döden till mötes, förgätande sin egen person och sökande bringa andra i säkerhet, var fullkomligt hvad enhvar, som väl kände honom, kunde vänta sig, äfven innan man erhållit de autentiska redogörelserna deröfver.

Med sann högaktning,

W. J. GAYNOR, Mayor.

"Vincent Astor, Esq., 23 West Twenty-sixth street,
New York City."

Nödhjelpsfonder insamlades i alla de större städerna i hela landet, och bidrag inflöto äfven från platser i de förnämsta teatrarne i städerna, och många "teaterstjernor" utförde sina partier kostnadsfritt.

Georg M. Cohan, teaterdirektören och skådespelaren, hopsamlade sålunda med tillhjelp af vänner och medarbetare $9,000 för ändamålet. Af detta belopp bidrog Mr. Cohan personligen med $5,000.

Genom arrangement med tidningen *American* utgafs ett specialnummer benämndt "The George M. Cohan Special," och Mr. Cohan betalte $5,000 för det första exemplaret. Han sålde sedan exemplar i följande klubbar: The Lambs, Friars, White Rats, Comedy och Players samt vid the Polo Grounds. Blanche Ring betalte $100 för ett exemplar; Jerry Cohan $100; Josephine Cohan $100; William R. Hearst $200 och

Mrs. Hearst $50. Totalförsäljningen, utom hans eget exemplar, belöpte sig till $1,500.

På lördagsaftonen gafs å Cohanteatern en extra föreställning för samma goda ändamål. Teatern var fullpackad och nettobehållningen inbragte omkring $2,500. Under mellanakterna såldes en mängd exemplar af tidningen bland åskådarne af Mr. Cohan och Frankie Bailey. Programmet fylldes af "stjernor" från olika teatrar och vaudeviller utan hänsyn till huruvida dessa tillhörde syndikatet eller icke.

Chicago svarade genast.

Fastän slagna af fasa öfver de tragiska detaljerna vid *Titanics* undergång, försummade icke Chicagos innevånare att med den punktlighet, som alltid utmärkt dem vid sådana trängande tillfällen, taga sin andel i den nationsvida rörelsen att hjelpa de lidande, af hvilka många hundrade, ja, kanske tusentals äro i verkligt nödställd belägenhet.

Mayor Harrisons upprop var ställdt till hvarje invånare, hög och låg, i Chicago, och de bidrogo, hvar och en efter råd och lägenhet, till nödhjelpsfonden.

Under det att de rika i staden förenade sig med de mindre förmögna i det gemensamma intresset, pågick ett liknande arbete i stadens samtliga kyrkor.

London-fonden.

De olika nödhjelpsfonderna i London fem dagar efter *Titanic*-katastrofen belöpte sig till öfver $425,000. Fonden i The Mansion House gick ensam till $325,000. Gackwaren af Baroda bidrog med $2,500 och prinsen af Wales 250 guineas ($1,250).

Inom en timme efter öppnandet af subskriptionen för nödhjelpsfonden i Belfast hade $30,000 erhållits hvari ingick ett belopp af $10,000 från lord Pierrie och $5,000 från Harland and Wolff.

När tidningarne offentliggjorde med stor utförlighet de uppskakande detaljerna af vittnesmålen inför senatskomitén i Washington bevisade det stora tillflödet af penningar, huru allmänt medlidandet var.

Totalfonden inbegripet hvad som insamlades i New York under veckan efter olyckan närmade sig $1,500,000. Kanske den anmärkningsvärdaste var *Daily Mail*-fonden, hvilken kontribuerades uteslutande af qvinnor och uppgick till $120,000. Lordmärens fond nådde $545,000 och *Daily Telegraphs* $87,775.

Fonden i Southampton belöpte sig till $72,700 och den i Liverpool till $64,500 Ett stort antal föreställningar gåfvos i de olika musikhallarne och teatrarne till förmån för de olyckliga.

Tillfällig hjelp.

Berättelsen om den hjelp som räcktes de qvarlefvande när de landstego är ganska intressant.

Qvinnornas nödhjelpskomitê började redan på lördagen göra stora framsteg i sträfvandet att med det allra nödvändigaste förse de skeppsbrutna, då de landstego. Dagen efter voro warden och korridorerna i St. Vincents' Hospital ifrigt upptagna med utdelandet af varma kläder. Innan lördagsqvällen voro många af de skeppsbrutna på väg till sina destinationsorter.

Det var ursprungligen tanken hos qvinnokomitén, hvilken

organiserades på tisdagsaftonen af Mrs. Nelson M. Henry, hustru till New Yorks hamnkapten, att en hjelpande hand skulle bjudas de skeppbrutna när *Carpathia* kom in, men den hjelp de erbjödo var endast för de mest trängande behofven, och den större fonden, som insamlades af Mr. Gaynor och andra var afsedd för mera varaktig välgörenhet åt dem som förlorat så mycket, då det stora skeppet sjönk.

På fredagsaftonen tillkännagafs, att komitén hade erhållit tillräckligt för allt det arbete den kunde uträtta, men detta tillkännagifvande måste göras på nytt, enär morgonens post bragte in en flod af bidrag belöpande sig till öfver $1,700. Fyra välgörenhetsrepresentationer accepterades, men komitén anhöll, att alla öfriga skulle transportera sina anbud till *Röda Korset* såsom ett bidrag från qvinnornas nödhjelpskomité.

Komiténs arbete i dess rum på sjette våningen af Metropolitan Life-byggnaden var deladt i två departemanger. Det ena hade om hand mottagandet och utdelandet af kläder, och det andra egnade sig åt frågor om omedelbar hjelp af penningar, transport, tillfälliga hem samt arrangemang för sysselsättning senare.

Allt detta var mycket snabbt reduceradt till en katalog, så att när bud kom från St. Vincents eller andra hospital och hem, dit de skeppsbrutna förts, beledsagadt af ett bifallscertifikat från Commissioner of Immigration, komitén visste hvad som önskades, storleken af kläderna, precis hvart de skeppsbrutna önskade begifva sig och huru mycket penningar som behöfdes. Komitén erbjöd sig att bistå dem under de första fyra veckorna efter skeppsbrottet. Kläder, en jernvägsbiljett kanske, och litet penningar utdelades i hvarje fall jemte uppmuntran och råd.

Framstående qvinnor arbeta strängt.

Detta var emellertid icke något enkelt företag, och kontoren voro till trängsel fyllda hela tiden. Framstående qvinnor syntes gå omkring der från det ena görat till det andra. Miss Anna Morgan var ständigt sysselsatt, Mrs. August Belmont och Mrs. Eugene Kelly hjelpte vid denna boxen och den der. Mrs. Edward Hewitt ådagalade stor kraft, och Mrs. Henry Dinemock var outtröttlig när hennes packar innehållande kläder anlände, stack på stack. Hennes motorcar förde henne att uträtta ärenden från den ena platsen till den andra.

Representanter från olika hem, som öppnat sina dörrar för de skeppsbrutna, kommo med upplysningar om deras namn och villkor, som voro färdiga att begifva sig af. En prest från Svenska Immigranthemmet var der för att arrangera om kläder och penningar för tretton skeppsbrutna. En stor karl anlände från Frälsningsarmén med en lista öfver dem han hade under sitt beskydd. Han hade varit nere och ombesörjt för transport af Mrs. Emily Goldsmith och hennes lille son, hvilka nu måste begifva sig till Detroit utan maken och fadren, som seglat med dem från Southampton.

Det inträffade ett ögonblick, då qvinnorna gjorde ett litet uppehåll och skakade på hufvudet betänksamt. En appplikation hade kommit in om en utstyrsel för en ung flicka, som förlorat sin broder i skeppsbrottet. Och den man, som lemnade in requisitionen, anhöll, att kläderna icke skulle vara svarta, ty den stackars flickan ville icke uppgifva hoppet.

Af de 106 *Titanic*-passagerare, som fördes till St. Vincent's Hospital, fortsatte fyratio sin resa på lördagen. En förtviflad flicka reste tillbaka till Finland på onsdagen. Hennes broder, hennes onkel och den man, hon skulle gift sig med,

gingo förlorade. En liten blek svensk qvinna lutade sig öfver sina båda små barn, klappande dem på hufvudet och slätande ut deras klädningar, som kommit från qvinnokomitén. Hon hade haft förfärliga ögonblick, när hon startade att klättra ned till den redan nedfirade lifbåten och visste att hon icke kunde taga med sig mera än det minsta barnet. Treåringen kunde hon icke bära, men den lilla flickan hängde sig fast vid den förskräckta modrens kjol och släppte icke, förrän alla tre voro i lifbåten.



KAPITEL XXX.

Några patetiska drag ur tragedien.

En mängd menniskor nära räddning gingo miste derom. — Hjelplösa qvarlemnade och deras beskyddare tagna med.

Ömkliga voro de historier, som åtskilliga af fördäckspassagerarne å *Titanic* hade att berätta, då de landstego från *Carpathia.* Få af dem hade vänner eller anhöriga sig till mötes, och flertaget togs om hand af välgörande personer.

En patetisk episod inträffade å tredje klassen, då sju barn — fyra flickor och tre gossar — placerades i lifbåtarne. Deras föräldrar voro förlorade. Två af barnen, hvilkas namn man icke kunde finna ut, fördes till hospital. Det ena hade scharlakansfeber och det andra meningitis.

Några dogo i lifbåtarne.

H. Haven från Indianapolis sade, att *Titanic* gick med stor hastighet, när den stötte på, och att rorsmannen tydligen observerat faran och kastat om rodret ty fartyget vände mot babord och gaf isberget en slintande stöt, hvilken ref bort en stor sektion af plåtarne på styrbords sida, hvarest vattnet började rusa in.

"Det blef ett starkt rusande till lifbåtarne, så snart det blef bekant, att verklig fara förelåg. Så stark och plötslig var denna rusning, att många blefvo alldeles vilda och hoppade öfver fartygets reling i sjön. Märkvärdigt nog fortfor belysningen, ehuru *Titanic* sjönk allt djupare och djupare.

"När vi hunnit ett stycke från skeppet och ännu kunde se hundratals personers figurer på däcket vid relingarne, hördes flera explosioner. Dervid foro många personer öfverbord. Nu bände sig *Titanic* midskepps, och vi kunde se menniskorne fara ned i vattnet både i fören och aktern. Då sjönk fören, ljusen gingo ut, och det var det sista vi sågo af *Titanic*.

"Temperaturen måste hafva varit under fryspunkten, men hvarken män eller qvinnor i min båt hade några varma kläder. Åtskilliga af dem dogo. Den officer som förde båten trodde det vara bäst att begrafva liken, hvarföre dessa kastades öfverbord. Vi kunde iattaga, att dylika begrafningar skedde från andra båtar, som befunno sig omkring oss.

"Vi visste naturligtvis icke ännu, att *Carpathia* var nära oss. Hade så varit fallet, skulle vi nog behållit liken qvar.

Hundratals drunknade.

August Wennerström, den svenske journalisten, upptäckte en "collapsible" båt bakom en af skorstenarne, när fartyget höll på att sjunka. Med tillhjelp af tre andra män lyckades han slita den lös, och de fyra hoppade öfverbord med densamma. Båten kantrade fyra gånger, men hvarje gång lyckades de få den på rätt köl igen, och slutligen blefvo de alla räddade af *Carpathia*. Under det de drefvo omkring säger Wennerström, att han såg åtminstone 200 män som drunknat. Läsaren hänvisas för öfrigt till Wennerströms egen utförliga berättelse om olyckan i denna volym.

Besättningen tvungen att hoppa i.

Förste stewarden på *Carpathia* förklarade, huru ett så stort antal af *Titanics* besättning blifvit räddade, derigenom att flertalet af dem hoppat i vattnet från fartyget och blifvit upptagna af båtarne.

Sorg i stället för öfverraskning.

Följande telegram erhölls två dagar efter *Carpathias* landning af James W. Van Billiard från North Wales, Pa.:

"Austin och båda äldsta barnen voro med *Titanic.*

Maude."

Det förklarades, att Austin Van Billiard, en son af James W. Van Billiard, North Wales, och rik marmorhandlande, åtföljd af sina båda äldsta barn, James, elfvaårig och Walter, nioårig hade lemnat England ombord å *Titanic.*

Det tillkännagafs vidare för den Van Billiardska familjen, att det var deras son, hvars namn förekom å listan öfver däckspassagerare, hvilka drunknade, och icke någon annan med samma namn som de hade trott.

Höllo sig fast vid flottar.

En version af John Jacob Astors och William T. Steads död gafs af Philip Mock, som jemte sin syster, Mrs. Paul Schubert, befann sig bland de räddade.

"Många menniskor höllo sig fast vid flottar i vattnet, sade Mr. Mock. William T. Stead, författaren, och John Jacob Astor höllo sig fast vid en flotte. Deras fötter blefvo förfrusna, och de blefvo nödsakade att släppa sitt tag, hvarpå de drunknade."

KAPITEL XXXI.

En svensk tidningsmans erfarenhet.

Hvad några af de räddade svenskarne berätta.

Den svenske journalisten Aug. E. Wennerström, som var en af de räddade passagerarna, berättar:

"Söndagsqvällen den 14 april, kl. 11:15. "Hallå! Ä' ni vakna? Upp på däck! Fartyget har stött på isberg."

Uppkomna, klädde vi oss som om det vore morgon och tog det hela helt lugnt. Promenerade upp på akterdäck, der vi under besättningens absoluta försäkran om, att ingen fara var å färde, arrangerade en sväng-om, skojade med italienarne som kommo dit upp i sina nattskjortor, släpande på stora koffertar och lifbälten.

En engelsk fru satte sig till pianot med sitt lilla barn bredvid. Och glädjen stod nu som förut på qvällen i högan loft. Lugnet stärktes yttermera deraf, att några man af besättningen gingo omkring och befallde att lifbältena skulle tagas utaf, då de för närvarande icke fingo någon användning för desamma.

Emellertid fick jag och vännen Tengdin den idén att gå ned i vår gemensamma hytt ett slag. Men hvad få vi icke se: Hela besättningen står uppställd i stora korridoren, alla iklädda lifräddningsbälten, eldarne kommo upp, och ångpannorna underhöllos icke längre, allt stod stilla. Stewarden befallde oss helt enkelt: "helt om, marsch!"

På vår förfrågan om det gällde lifvet, svarades blott med ett hånskratt och hänvisades vi till båtens utomordentligt vattentäta skott, hvilka absolut skulle hindra fartyget från all möjlig olycka om så hela bottnen vore af.

Emellertid började räddningsbåtarna firas ned och fyllas med qvinnor, barn och besättning. Män fingo icke komma i dem, åtminstone inte godvilligt.

En del båtar togo ända till 80 personer, andra åter blott ett helt ringa antal, ja, en af dem hade icke mera än 15 a 16 personer. Kommandot å *Titanic* hade upphört, pumparne stodo stilla och någon strålkastare hade aldrig funnits.

Båtarna firades emellertid allt fortfarande ned och försvunno från olycksplatsen. Irländarne lågo på knä och bådo sina innerligaste böner. Svenskarne gingo från båt till båt för att komma med eller för att få tag i något lifräddningsbälte, tysta och lugna, medvetna om, att räddning var möjlig. "De svarta" hade redan blifvit vansinniga, tjöto och skreko och visste icke hvad de skulle taga sig till.

Här och der ropade en och annan svensk: "Adjö, kamrater, det är ingen idé att kämpa emot; jag dör godvilligt." Särskildt minnes jag vännen Lundahl, en äldre man, som vistats i Amerika 25 år och var från Småland. Han sade adjö, gick bort och lade sig, tåligt väntande tills döden skulle befria honom.

Engelskan, som förut omnämnts, blef lugnt sittande vid pianot med sitt barn och dog der.

Titanic sjönk allt mer och mer och till slut, då oväsendet, bönerna, gråtandet och nödropen voro som värst, upptäcktes ännu en lifbåt — s. k. "collapsible" — uppe ofvan kommandobryggan. Några man af besättningen drog densamma ned å

första klass däck, men i samma andedrag brusade vattnet med ohejdad styrka in i första klass hytter och inom en minut slog en väldig bölja öfver *Titanics* öfversta däck. Och många hundra personer spolades öfver bord, åtföljda af allt löst som fanns.

Jag sjelf jemte några af mina kamrater kastades upp på den nyss nedtagna lifbåten, som jag, nu då vattnet höjde densamma öfver däck, lösgjorde i fören. Strax efter blef den äfven lösgjord i aktern och nästa bölja förde oss bort bland fartygets fyra skorstenar. Här törnade vi emot och fingo minst en 50 personer ombord. *Titanic* fortfor att sjunka, skorstenarna fylldes af vatten, pannorna exploderade och af härvid uppkommande kraft slungades vi utåt och drefvo rundt hela fartyget. Utan att kunna fatta situationen se vi *Titanic* resa sig rakt upp med fören djupt ned i vattnet och aktern med sina fem-ton-propellrar rakt upp i vädret. Ett ögonblick. och så är *Titanics* — världens störste ångare — saga all. Sjunken tusentals fot i djupet.

Men nu syntes ock förödelsen, kanske rättare, det storslagna skådespelet i hela sin fulla glans. Hundratals menniskor kämpade krampaktigt på hafsytan, gripande efter hvarje halmstrå till räddning. Böner, nödrop och vansinne. Bilden måste ses, kan ej med penna beskrifvas och säkerligen icke heller af den lifligaste fantasi tänkas.

Lifbåtarna voro försvunna och vi drefvo i vår vattenfyllda, sönderslagna s. k. lifbåt rundt bland kämpande menniskor, lik och vrakspillror tills ungefär klockan half 3, då vår båt kantrade och vi alla, då uppgående till ett hundratal, kastades ut bland Atlantens böljor, kämpande samma kamp, som tusende kamrater gjorde. Efter en halftimmes arbete

lyckades vi, ett 50-tal, åter komma upp på båten, hvilken nu som förut allt sedan 1-tiden, då vi började vår hemska kamp, innehade mycket vatten.

Skriken rundt omkring oss upphörde allt mera, liken flöto tätt, tätt, så man trodde sig kunna gå på dem, och i vår underliga farkost föll den ene efter den andre ned och dog. Tre hade redan hunnit blifva vansinniga och måste hållas. En man från Helsingborg — han dog på *Carpathia* — blef alldeles gråhårig på ringare tid än 30 minuter. Hans hustru hade med ena handen klängt sig fast vid båtens reling och höll mig i den andra, men måste efter en halftimme uppgifva sista sucken och hennes sista hvila blef i Atlanten. Detta skedde framför mannens ögon, men han var från förståndet, kunde intet göra, stirrande blott rakt fram utan att röra en min.

Så fortforo vi, qvarlefvande af de öfverspolade, att drifva rundt bland lik och spillror, allt då och då lättande vår egen båt genom att langa öfverbord de afsomnade.

Kom så vid half 7-tiden en segelbåt från *Carpathia* oss till hjelp och tog oss på det torra. Vi hade nu under 6 a 7 timmar stått i vatten till midjan och dertill erhållit ett kallbad på en halftimme. Men så voro vi vid framkomsten icke mera än 12 lefvande af dem som från början klängt sig fast. Vår kära farkost lemnade vi, vattenfylld och sönderslagen, åt sitt öde med tre lik, som vi ej kastat öfverbord.

Framkomna till Carpathia funno vi till vår glädje att några svenskar lyckats simmande hålla sig uppe hela natten och voro helbregda ombord å *Carpathia*.

Lyckligt anlände vi till New York den 18, klockan 9 på aftonen."

Löjtnant Björnström-Steffansson berättar: "Vi sutto vid vår toddy och ett parti kort — öfverste Archibald Gracie, engelske kaptenen Woolner och jag — då katastrofen inträffade. Stöten var ej stark nog att förmå oss frångå vår sysselsättning. Plötsligt ljöd befallningen: "Lifbältena på", och då en officer i megafon skrek ut: "Qvinnor och barn i räddningsbåtarna", då förstodo vi att verklig fara var å färde.

Emellertid herskade naturligtvis på de olika däcken — och särskildt vid räddningsbåtarna — ett obeskrifligt kaos. Aldrig i hela mitt lif skall jag glömma de ohyggliga scener jag den söndagsqvällen fick bevittna. Sådant glömmer man inte så lätt. Sätter djupa märken för hela lifvet. Hundratals qvinnor och barn hjelpte vi i räddningsbåtarna. Många med våld. Det var gräsliga ögonblick — — jag trodde jag hade starka nerver, men — — mer än en gång måste jag vända mig bort vid de uppslitande ögonblicken då de många kära öfverskredo gränsen till det stora okända — — då stora, starka karlar utan fruktan famnades i dödsskuggornas isande kyla. En landsmaninna lyckades jag stufva in i en af båtarna — en fru Lindström, född grefvinna Posse — annars var det ju omöjligt att rekognosera.

Då den sista båten lemnat *Titanic,* kastade vi oss i vattnet från en nära 20 fots höjd. Det var Col. Gracie, Woolner och jag sjelf. Vi lyckades få tag i en af de kantrade tygbåtarne och höllo oss uppe i cirka 15 minuter till dess vi togos upp af en af *Titanics* räddningsbåtar.

Vi voro ungefär 200 yards från olycksplatsen då *Titanic* gick ner. Stor och mörk låg den väldiga kolossen der och de tusentals elektriska lamporna kastade sina sista skimrande reflexer på det blåsvarta hafvet som drog med sig allt —

lefvande och dödt. Då tycktes med ens den väldiga massan resa sig som i dödsryckning — en fruktansvärd skräll — *Titanic* hade upphört att existera."

Bland de *Titanics* passagerare som af *Carpathia* räddats och vid denna ångares ankomst till New York forslades till Svenska Lutherska Emigranthemmet voro: Anna Nysten, från Kisa, Östergötland; Bertha Nilson, Lysvik, Vermland; Hilda Hellström, Domnarfvet, Dalarne; Anna Sjöholm, Finland; Aurora Landegren, Karlshamn; Olga Lundin, Hällaryd, Blekinge; Oscar Johanson från Lunna, Orust, på väg till Detroit, Mich., har förut vistats i Amerika; Oscar Hedman från Ragunda, på väg till Bowen, N. D., har förut vistats i Amerika; Ernst Person från Stockholm, föräldrarna bosatta i Julita, Södermanland; Karl Janson från Killeberg, samt 14-årige Severin Svensson från Knäred, Halland.

Hilda Hellström var den mest meddelsamma af flickorna. Hon berättade: "Jag och mina kamrater lågo alla i våra kojer, då sammanstötningen inträffade. Vi gjorde oss ingen brådska då vi fingo tillsägelse att kläda oss. Då vi kommo upp på däck, försäkrade man oss att ingen omedelbar fara förelåg. Vi svenskar voro samtliga mycket lugna, men sydländingarna och irländarna förde ett förskräckligt lif. Som man fick röra sig som man ville, tyckte jag att det nu skulle vara ett utmärkt tillfälle att få kasta en blick på all elegansen i andra klass, och jag gaf mig derför på en upptäcktsexpedition, hvilken lyckades så väl, att jag fick se herligheten i andra klassens röksalong. Här spelade man kort, stojade och rökte i godan ro. Jag tyckte emellertid att det började bli kallt hvarför jag åter gick ned i min hytt för att hemta mera ytterkläder. Detta var ungefär tio minuter innan *Titanic sjönk*. Uppkommen lycka-



Photo Underwood & Underwood.

EN GRUPP AF ISBERG FOTOGRAFERADE NÄRA TITANICS GRAF.



SJÖSÄTTNING AF TITANIC.
EN MATSAL OMBORD.

TELEGRAFISTEN I ARBETE.
ÅNGFARTYGET CARPATHIA.

des jag nätt och jemt komma med i en af de sista räddningsbåtarna. I denna fick äfven en af mina svenska kamrater plats. Båten var för öfrigt nästan fullsatt af italienare."

Ernst Persson var en af de allra sista som spolades från den sjunkande ångaren. Persson och hans syster, Mrs. Ström från Indiana Harbor, Ind., samt dennas minderåriga dotter hade ej kunnat komma i någon af rädningsbåtarna. De hade tagit plats långt bakåt på ångarens akterdäck och hade, uppgifvande allt hopp om räddning, beslutat att dö tillsammans. Persson höll sin systers ena hand och hade vid andra handen den lilla flickan. Ångaren sjönk sakta, tum för tum, fot för fot. Plötsligt kom en våg och spolade dem alla öfver bord. Af sugningen från det sjunkande fartyget drogos de djupt, djupt ned. I det allra längsta sökte Persson fasthålla systerns hand, men slutligen måste han släppa den. Omedelbart började han flyta uppåt. Han säger sig då hafva varit under vattnet minst två minuter och var fullkomligt utmattad. Han hade ingen tanke på att mera se dagen.

Plötsligt stötte hans hufvud mot något hårdt, och denna stöt väckte åter hans energi till lif. Han förstod, att han nått vattenytan och att vrakspillror hindrade honom från att komma upp. Med uppbjudande af sina sista krafter lyckades han vräka undan hindret — och andades åter. Han hade en lifboj om sig och denna gjorde, att han förmådde hålla sig uppe. Så fick han fatt i en kringdrifvande planka. Efter att en stund hafva hvilat på denna fick han på långt afstånd syn på en fullsatt räddningsbåt och började simma mot denna. Då han kom närmare båten kantrade denna plötsligt på grund af att så många vanvettiga räddningssökande hängt sig fast vid dess ena reling och sökte komma upp. Han hängde sig emel-

lertid fast vid den kantrade räddningsbåten. Minst 50 personer sökte sedermera krafla sig upp på densamma, men kördes obarmhertigt bort. Här gällde det bara att kasta bort alla hänsyn till andras lif och främst söka rädda sitt eget. Det som hos Persson efterlemnat det vidrigaste minnet var, att han hvar helst han sam, vid nästan hvartenda simtag han tog, stötte han mot lik med händerna, och de förvridna ansigtena han såg voro nära att drifva honom från förståndet. Då han ändtligen upptogs af *Carpathia* hade han legat i det iskalla vattnet i cirka 6 timmar.

Oscar Johanson hade följande att förtälja: "Jag har förr varit sjöman till yrket, och under de år jag var till sjös fick jag upplefva åtskilliga farliga episoder samt har en gång förut varit med på ett skeppsbrott. Men sådana scener som de, hvilka utspelades ombord den till undergång dömda *Titanic* hade jag aldrig förr bevittnat, och jag hoppas jag aldrig mera får upplefva något dylikt.

Jag stod midskepps då fartyget sjönk och hade länge varit medveten om hvad som skulle hända. Kort innan vi gingo ned försökte några af besättningen och jag att få ut en af de hopfällbara räddningsbåtarna. Detta lyckades emellertid ej riktigt. Vi fingo nog ut den, men ej uppfälld utan hopfälld så att den bildade en flotte. Dessa båtar äro omgifna af ett korkbälte, som gör att de flyta ganska lätt. Bredvid mig stod en svensk fru — jag kommer ej ihåg hennes namn — med sina två barn. Hon bad mig söka rädda dem, hvilket jag lofvade henne. Då vågorna slogo öfver oss hoppade jag ut med begge barnen. En stund kunde jag hålla dem fast, men så drogs jag af sugningen från fartyget ned och slogs emot en af dess skorstenar och måste med blödande hjerta

släppa de små. Så småningom lyckades jag krafla mig upp i den i närheten flytande hopfällbara båten. Plötsligt välte denna om och vi kommo i vattnet. Huru många vi från början varit på densamma vet jag ej, men då vi åter lyckades komma upp på den voro vi endast 12. I 4½ timma stodo vi så der tills vi ändtligen alla 12 upptogos af en räddningsbåt."

På St. Vincent-lasarettet hade intagits flera svenskar, bland dem Kina-missionären Edw. Lundström, på väg från Simrishamn till Los Angeles; Agnes Sandström med två barn, från Hjulsjö, Småland, på väg till sin make i San Francisco; Miss Velin Ohman från Mariestad på väg till Chicago; Wm. H. Törnquist; Selma Asplund från Småland med son och dotter (hennes make och tre söner omkommo).

Edw. Lundström berättade, att sydländingarna och irländarna ställde till de vildaste scener kort efter sammanstötningen. Italienarne måste gång efter annan drifvas tillbaka och tappade fullständigt vettet. Svenskarna höllo sig mycket lugna och sansade och försökte aldrig tränga sig fram. Lundström hade hoppat innan ångaren sjönk. Han sam länge omkring i det iskalla vattnet på sin lifboj. Härunder blef han vittne till huru tre lifräddningsbåtar kantrade, och påstår han, och att just i dessa båtar befunno sig de flesta af svenskarna. Då han simmat länge och väl kom en lifräddningsbåt roende förbi honom. Han försökte klänga sig fast nära båtens för, men förhindrades i detta uppsåt af en ung, mycket elegant klädd qvinna, som brutalt slog honom i ansiktet med knutna handen. Han föll tillbaka i vattnet, och skulle säkerligen hafva omkommit, om ej en äldre dam, som satt i lifräddningsbåtens akter räckt ut ena armen. Damen och en ung gosse drogo honom upp i båten.

Lundström anlände slutligen till Chicago på väg vesterut. Han hade varit ledare för ett sällskap på 10 personer. Endast hälften af denna trupp anlände med lifvet till Amerika. Alla hade han lyckats placera i räddningsbåtar, Mrs. Sandström och hennes två barn i en och i en annan Mrs. Hulda Classen, Albin Classen, Gertrude Classen, Elida Olson och Hulda Venström. Mrs. Sandström och hennes barn räddades, men de i den andra båten varande omkommo.

"Sedan jag bjudit dem farväl," säger Lundström, "gick jag tillbaka till mina landsmän. Der voro många svenskar ombord, unga präktiga män, hvilka modigt förklarade sig redo att dö, sedan de placerat sina nära och kära i räddningsbåtarna. De stodo ännu qvar på däck då jag hoppade i hafvet."

Sedermera passerade Mrs. Alice Johnson med sina två små barn genom Chicago på väg till sitt hem i St. Charles, Ill. Hon berättade att då hon kom fram till en räddningsbåt, som redan var fullsatt med menniskor, och bad att få följa med, lemnade en man sin plats till henne. Hon omtalade också hur en whisky-flaska räddade en man från att drunkna. Det var en italienare. Han hade kastat sig i vattnet och uppnådde den räddningsbåt, hvari Mrs. Johnson befann sig. Båten var, som nämndt, till sista platsen fylld, och man aktade ej på hans böner om att bli upptagen. Han drog då upp en butelj whisky ur rockfickan, och då var han räddad. Villiga händer fattade honom och lyfte honom upp i båten för flaskans skull. Roddarna togo hvar sin klunk för att värma sig och passagerarna följde exemplet.

Samma dag anlände på resa vesterut svenskarna Oscar Hedman, Carl Johnson och Anna Sjöholm. De voro utblot-

tade på allt, men ändå för stolta att begära hjelp ur den i Chicago insamlade nödhjelpsfonden. Hedman, som tidigare arbetat i St. Paul, Minn., telegraferade till sin förre arbetsgifvare om penningar och erhöll sådana pr omgående. Han delade med sig åt sina två reskamrater och alla tre fortsatte resan vesterut. Johnson, som är en jette till kroppen, hade drifvit omkring på hafvet på en lösryckt dörr i sex timmar, innan han räddades af *Carpathias* besättning.

Å Frälsningsarméns kadettskola i New York hade följande af *Titanics* skeppsbrutna erhållit herberge: Gunnar Tengdin från Stockholm, på väg till Burlington, Iowa; Einar Karlson och John Asplund från Oscarshamn, destinerade till Brooklyn; Karl Jansson från Örebro, på väg till Swedeburg, Neb., och ofvannämnde tidningsmannen Aug. E. Wennerström från Ystad.

Karl Jansson framhöll, att hvad som på honom gjort det värsta intrycket var då han simmande omkring i vattnet såg två svenska flickor kasta sig i vattnet från en räddningsbåt. De hade fått syn på några bekanta på den hastigt sjunkande ångaren och blefvo tydligen så upprörda öfver det öde som väntade dessa, att de förlorade all besinning.

Einar Karlson var tydligen den, som tog saken lugnast och gemytligast, ty så fort han lyckats krafla sig upp i en räddningsbåt lade han sig att sofva och sof hela tiden tills han blef tagen ombord på *Carpathia*.

Alla dessa män bekräftade samstämmigt hvad de andra svenskarne sagt, nämligen, att svenskarne ombord på *Titanic* skött sig förträffligt. Mot dem hade icke befälet behöft göra bruk af revolvern, hvilket deremot varit behöfligt mot sydländingarna.

Charles O. Asplund med hustru och fem barn voro bland passagerarne å *Titanic*. Asplund hade i 16 år varit bosatt i Worcester, Mass., när han 5 år sedan beslöt att resa hem och bosätta sig i Alsheda, Småland, der han hade sitt föräldrahem. Den gamla modern, fru Christina Samuelson, bor der ännu. Men längtan efter Amerika blef Asplund för stark och han beslöt flytta öfver till Amerika igen.

Familjefadern samt tre af barnen, 13-årige Philip, 11-årige Clarence och 5-årige Carl omkommo i Atlantens vågor. Modern med sina två minsta barn räddades. Mrs. Asplund har för tidningen Sveas redaktör berättat följande om sina erfarenheter vid olyckan:

"Vi hade gått och lagt oss i vanlig tid på aftonen i vår gemensamma hytt. Det var dervid som om min man haft olycksaningar. Han satte sig, innan vi gingo till sängs, på kojkanten och yttrade med djupt allvar: "det är ett förskräckligt lif, som föres här ombord. Sedan vi lemnade England ha de inte gjort annat än druckit och dansat och spelat kort. Går det väl, är det märkvärdigt, och komma vi väl i land efter den här resan, tror jag nog att det blir sista gången vi resa öfver Atlanten." (Det kan i förbigående nämnas, att Asplund förut farit öfver Atlanten fem olika gånger.)

Vi gingo då till sängs och somnade alla. Plötsligt vaknade jag emellertid vid en våldsam skakning i skrofvet som vid en kollision. Jag väckte min man, och han kastade i hast på sig kläderna och skyndade upp på däcket för att se hvad som inträffat. Icke långt derefter kom han ned i hytten och yttrade ungefär detta: "Ångaren har kört upp mot ett isberg. De säga att det inte är någonting farligt, men der uppe springa alla menniskor och se ut som de inte visste hvad de skulle taga

sig till. Så jag tror att det är allvarligt nog." — Min man uppmanade mig vidare att klä på barnen, och detta gjorde jag så skyndsamt som möjligt.

Min man lyckades få fram de fyra lifbälten som funnos i vår hytt. Dessutom fingo vi låna ett lifbälte från en af besättningsmännen, så vi hade inalles fem. Deraf hade min man och jag samt de tre äldsta barnen hvar sitt på oss när vi började gå uppför trappan till däcket, jag med Felix på armen och Lillian vid handen, medan min man ledde de tre gossarna. När vi kommo upp på däck märkte jag att båten redan var i sjunkande. Den hade redan girat öfver åt en sida, så att vattnet nådde ett godt stycke upp på däcket. Vid hvarje liten "tip" af båten syntes någon menniska halka af däcket och ut i hafvet.

Jag fäste mig särskildt vid att ännu när vi kommo upp på däcket och äfven sedan vi varit der en stund — åtminstone en timme efter sammanstötningen med isberget — sleto flere af besättningsmännen lifbältena af passagerarne och kastade dem (bältena) nedför trapporna under förklaring att "här är ingen fara! Båten går om några minuter igen."

När vi kommo upp på däck tycktes fullständig ordning råda. Endast officerarna och besättningsmännen, som sprungo omkring åt alla håll, visade någon särskild upphetsning. Ombord var det så godt som mörkt, men vädret var klart och vackert, och vi kunde se ett godt stycke omkring oss.

Redan omedelbart efter det vi kommit upp på däck, varsnade vi att man började sätta ut lifräddningsbåtarna. Jag uppmärksammade också att der fanns flere lifräddningsbåtar, som man icke kunde få ned från sina ställningar, och som följaktligen blefvo oanvända.

Den båt, jag kom med i, var den sista, som lemnade den sida af ångaren, der vi befunno oss, och jag kan ännu icke redogöra för mig sjelf, hur jag verkligen kom med. Hittills hade min man och jag och alla fem barnen stått slutna tätt tillsammans, beredda att dö med hvarandra, men plötsligt ryckes så Lillian ifrån mig och kastades ned i en båt. I nästa minut ryckte man också Felix ur mina armar och kastade honom efter i båten. Jag vet ännu ej om det var min man, som tog gossen ifrån mig och lemnade till officeren, eller om han sjelf kastade honom i båten. Jag vände mig till min man och tilltalade honom med ett: "Hvarför gjorde du så, hvarför fingo vi inte vara tillsammans till slutet?" Han sköt mig emellertid fram emot båten och ville ha mig med der. Jag bad honom komma med, men då bara ruskade han på hufvudet och sade: "Jag får inte, men du, — du måste rädda dig för barnens skull!" I samma ögonblick tog också en af officerarne i min arm för att släpa mig fram till båten. Så började barnen i båten gråta högljudt, och der nerifrån ropade man om hvarandra: "Bring the childrens' mother down! Take their mother in the boat too!" I nästa sekund stod jag också mycket riktigt inträngd bland 40 andra i båten. Här fick jag stå med Felix på armen och Lillian mellan mina knän.

Så lemnade vi *Titanic*. För en kort stund såg jag min man och mina gossar stå hand i hand på däcket och se ut mot vår båt. Så vände de sig om och gingo — alltjemt hand i hand — öfver mot andra sidan af båten, troligen för att söka en annan lifräddningsbåt. Detta var det sista jag såg af dem.

Samtidigt hörde jag röster ombord sjunga: "Nearer, my God, to Thee!" Jag kan ej säga hur lång tid som förflöt deremellan och det ögonblick, då jag såg *Titanic* försvinna ur

min åsyn. Under 6½ timme lågo vi sålunda ute på hafvet i lifräddningsbåten, innan *Carpathia* kom och tog upp oss. Att komma ombord på denna var förenadt med stora svårigheter, och minste gossen blef alldeles förskrämd af den misshandel, han fick undergå, när man hissade upp honom från räddningsbåten till *Carpathias* däck."

Bland de omkomna var, enligt Skandinavia, 75-årige John Svenson från Refteled, Småland, samt dennes son John Ekström. Den senare hade varit hemma i Sverige på besök och den gamle fadern medföljde honom på återresan. Ekström efterlemnar hustru och sex barn bosatta å en farm i South Dakota.

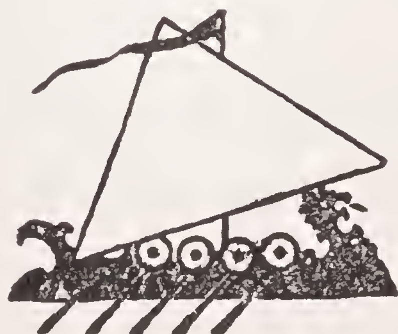
Fred Adolf Dyker från New Haven, Conn., omkom, men hans hustru Lizzie räddades. Dyker var son till en amerikan, som i 25 år idkade restaurantrörelse i Stockholm, hvarför sonen, som föddes på oceanen, när föräldrarna voro på väg till Sverige, ansåg sig som svensk. Han hade fått svensk uppfostran och kom vid 18 års ålder till Amerika.

Samuel Anderson, hemmahörande i Hartford, Conn., omkom. Han hade varit i Sverige på besök i sitt föräldrahem i Skårpemo, Småland, och var nu på väg tillbaka till Hartford, der han vistats i 4 års tid. Han var 26 år gammal.

Ernst G. Danborn från Stanton, Iowa, omkom jemte hustru, född Sigrid Brogren, och makarnas lilla barn. Enligt Iowa-Posten hade de företagit resan hem till Sverige som ett slags "wedding tripp". De qvarstannade der öfver ett år och voro nu på väg hit till landet igen för att slå ned sina bopålar i Canada. Mrs. Danborn var född i Horns socken, Östergötland. Hennes mor var född i Stanton, Iowa.

*   *   *

Enligt uppgift från Hvita Stjernliniens kontor i Göteborg voro de af *Titanics* svenska passagerare som omkommo, hemmahörande å följande orter (vi utelemna de här ofvan nämnda): Bengt Larson, Stockholm; Elon Olsén, Hedsunda (Gefleborgs län); Cervin Svensson, Knäred (Halland); Gustaf Johanson, Åker (Jönköpings län); Augusta Lindblom, Katrinenäs (Södermanland); Hans Eklund, Snaflunda (Örebro län); Johan Petterson, Vestermo (Södermanland); Oliver Myrman, Kristinehamn; Ingvar Enander, Göteborg; Ellen Pettersson, Stockholm; Jenny Hendrickson, Stockholm; Gerda Dahlberg, Vesterhaninge (Stockholms län); Ida Andersson, Vadsbro (Södermanland); Ernst Herbert Björklund, Stockholm; Ernst Axel Aronsson, Berga (Kronobergs län); Gustaf Hjalmar Edvardsson, Ljungby (Kronobergs län); Edvard Bengtsson Lindell och Elin Gerda Lindell, Råå (Skåne), samt fru Alma Cornelia Paulson med barnen Torborg, Folke, Stina och Gösta, Bjuf (Skåne); Carl Johan Salander, Tjärby (Halland); Nils Martin Ödal, Örsjö (Malmöhus län); Julius Konrad Eugen Karlsson, Malmö; Albert Augustson, Hallaryd (Kronobergs län); Claes A. Claesson, Grythult., Fliseryd; Hulda Weström, Gottland; Elida Olsson, Brantevik (Skåne); Karl Karlsson, Sörby (Halland); August Nilsson, Arröd, Hörby (Skåne); Olof Wendel, Sallerup.



KAPITEL XXXII.

Några lyckliga omständigheter.

Midt i tragediens dysterhet finnas några ljuspunkter, fastän få.—Bättre rädda sig sjelf än sin garderob.

Alfred von Drachstedt, en ståtlig blond tysk yngling om tjugu års ålder, som sade sig hafva rättighet att sätta titeln "baron" framför sitt namn, uppträdde på torsdagsqvällen å *Carpathia* klädd i en sweater, ett par byxor och ett lifbälte samt endast några få tyska mark i fickan. Han qvarlemnade å *Carpathia* 750 tyska mark och sin garderob.

Denna senare hade varit utomordentligt fin och han var mycket ledsen öfver sin förlust, ehuru han medgaf att han var glad, att han sjelf var på det torra.

Först och främst var det en splitter ny garderob, och enligt specificerad räkning kostade den precis $2,133, deri inberäknadt ringar, promenadkäppar, två uppsättningar af toalettartiklar samt en skrifpenna af dyraste slaget.

Den unge mannen bor i Köln, och hans moder är enka. Detta var hans första utflykt från hemmet.

Räddad genom att göra sin pligt.

Rev. James Gray, dekan vid Moody's bibelinstitut har troligen den omständigheten att tacka för sitt lif, att han samvetsgrannt önskade vara tillbaka i god tid för att hålla baccalaureat-predikan för den graduerande bibelklassen. Han stod just i begrepp att starta på återresan, när Rev. Dr. Harold sök-

te förmå honom att stanna och resa med *Titanic* på dess jungfrutripp. Han vägrade emellertid att göra så, emedan han måste vara tillbaka i Chicago i god tid för att predika för de utexaminerade unge männen. Han följde med en annan ångbåt en vecka tidigare.

En brefkortprofetia.

Ett illustreradt brefkort med följande vers bar den första nyheten till Rev. och Mrs. Mawbrey E. Collett, Port Byron, New York, att deras son Rev. Sidney C. Stuart Collett, embarkerat å *Titanic*. Brefkortet som hade en afbildning af *Titanic* lydde:

"Mother put the kettle on, let's have a cup of tea ready for the dear old "Sid," who's coming home from sea; you'll be glad to see him, and kiss him with delight. So mother put the kettle on, I'm coming home all right. *Sid.*"

Detta var alla nyheter de hade om den unge resanden tills de fingo läsa hans namn på listan öfver de räddade.

Tribut åt Marconi.

Oscar Straus, broder till Isidor Straus, den store filantropen som förlorade sitt lif å *Titanic*, berömde i högsta grad Marconi och sade att han hoppades, det ett monument måtte bli upprest öfver honom under hans lifstid.

Hade det icke varit för Marconi genius," sade Mr. Straus, "hade sannolikt hvarenda en å *Titanic* drunknat, och vi skulle icke ens vetat, att det skett eller hur. Honom hafva de räddade att tacka för lifvet, och intet beröm vi gifva honom kan vara för stort.

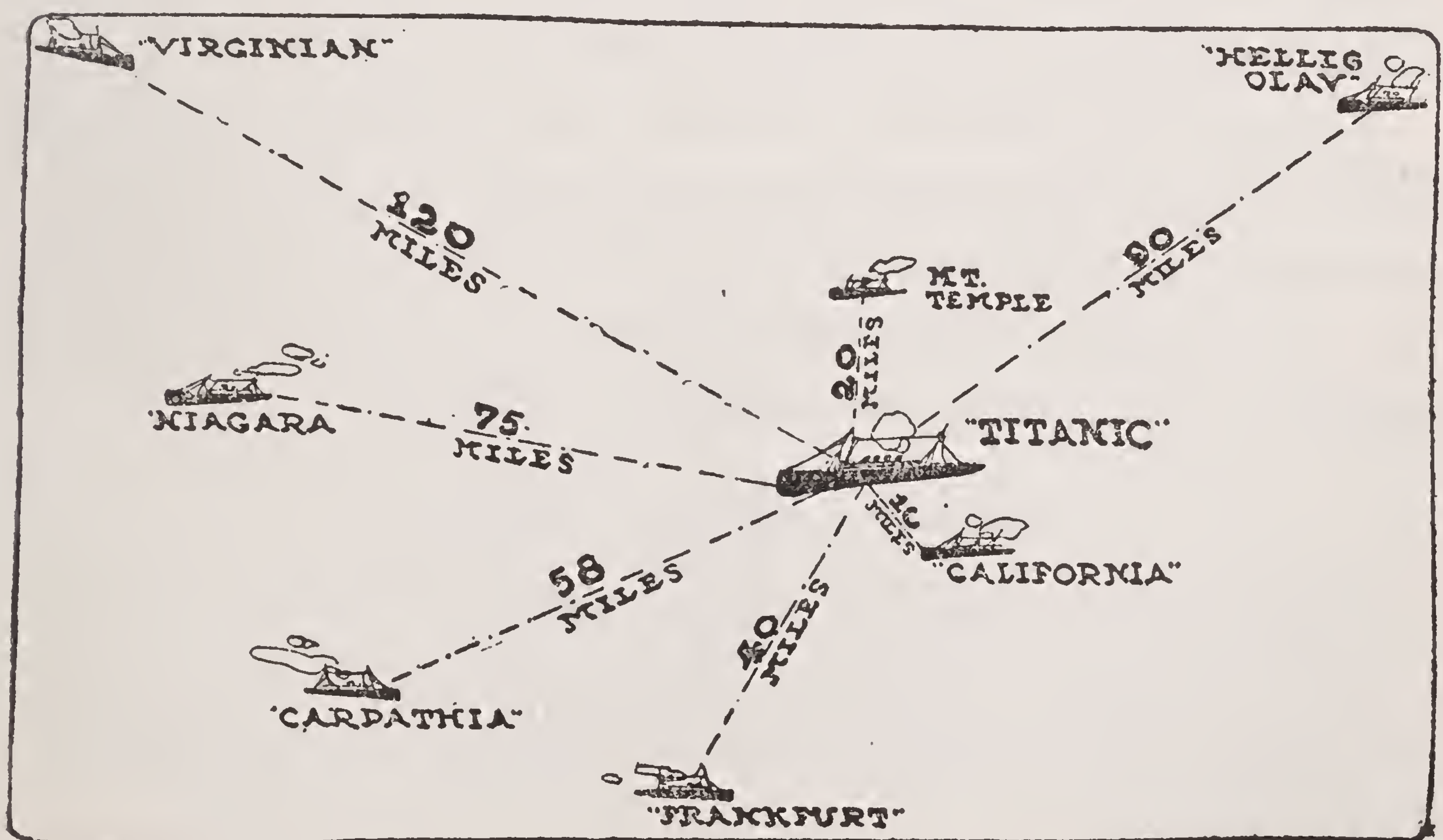
"Hvad han uträttat för att skydda deras lif som fara på hafvet får icke underskattas, och hans uppfinningar hafva gjort

honom till en af verldens allra märkvärdigaste samtida. Jag skulle önska att se en minnesvård rest åt honom medan han lefver, så att han kan se, att verlden uppskattar hvad han gjort för menskligheten.

Räddade sig på ett isflak.

Ett temligen stort isflak hjelpte Emilio Portaluppi från Aricgabo, Italien, att undgå döden, när *Titanic* sjönk. Portaluppi, en andra klass passagerare, väcktes af en explosion å fartyget. Han skyndade upp på däck, satte på sig ett lifbälte och hoppade i hafvet.

Med tillhjelp af bältet och genom att hålla sig fast vid kanten af isflaket lyckades han hålla sig uppe, till dess en lifbåt tog upp honom. I den båten funnos trettiofem andra personer, när han drogs ombord.



KAPITEL XXXIII.

Olika uppgifter om huru Titanic försvann.

*Hvarje räddad individ hade ett lifligt intryck af skeppets öde.
—Titanics slut hemskt.*

En af de mest upprörande redogörelser för sammanstötningen och dess eftereffekt lemnades af William Smith, assisterande manager för L. E. Waterman, 115 S. Clark street, Chicago.

Med tårar flytande ur ögonen, fast han sökte att blinka bort dem, berättade Smith om den förfärliga erfarenhet, som Mrs. Harry Collyer, Bishop Stoke, nära Southampton, England och hennes åttaåriga dotter Marjorie gjorde.

Familjen utgjordes af mannen, Harry Collyer, 30 år gammal samt hustrun och dottern. De hade köpt biljetter till ångaren *New York,* hvilken blef försenad till följd af den engelska kolstrejken, och de öfverfördes till *Titanic.*

Collyer, som omkom i olyckan, hade köpt genomgående biljetter för familjen till Payette, Idaho, der han ämnade köpa half andel i en tio acres äppelträdgård. Collyers hade sålt sin lilla grocerybutik i Bishopstoke, och mannen hade alla sina penningar och värdesaker insydda i kläderna.

Qvinnor beskrifva olyckan.

"Mrs. Collyer berättade mig en förfärlig historia om tilldragelsen," sade Mr. Smith. "Det var illa nog att möta henne vid dockan, när *Carpathia* kom in. Jag ville icke göra om det för $1,000.

"När *Titanic* stötte mot isberget väcktes familjen från sin sömn och rusade upp på däck med få kläder på sig. Någon ropade, att alla passagerarne skulle taga på sig lifbältena. Collyer sprang i väg för att finna tre af dem för sin familj och sig sjelf.

Hans hustru fick aldrig återse honom. Hon kastades i en lifbåt jemte en hop andra qvinnor. Strax förut, säger hon, att hon såg tre lifbåtar kantra med sina menniskoladdningar. Det var detta som skrämde qvinnorna ombord å ångaren och kom dem att tveka, huruvida de borde stiga in i lifbåtarne.

"Resultatet var", sade Mrs. Collyer, att qvinnor rycktes ur armarne på dem de hade kära och bokstafligen vräktes i lifbåtarne.

"Officerarne stodo bredvid med revolvrar i hand för att hindra männen från tredje klass, hvilka åtminstone en gång försökte göra en rusning. Om tillfälle erbjöd sig, tvekade icke officerarne att gifva eld. En man från tredje klass hoppade i en af båtarne. Officeren kastade ut honom i vattnet, der han drunknade.

"Mrs. Collyer trodde, att olyckshändelsen tog *Titanics* besättning genom öfverraskning, emedan det icke svarades prompt, när ordern att gå till båtarne utfärdades.

"*Titanics* slut beskref hon såsom någonting förskräckligt såsom man kunde iakttaga detsamma från lifbåtarne i den stjernklara natten. Först reste sig ångarens ena ända och sedan den andra, hvarefter den sjönk under förfärliga nödrop från hundratal, som gingo till botten med densamma.

"Hon påstod, att nödropen fortsatte en hel timme, ända till det ögonblick, då den stolte ångaren försvann för alltid, och hon sade, att detta var det förskräckligaste intrycket hela

tilldragelsen gjorde på henne. Lifbåtarne hade fullt upp att göra för att bibehålla sin jemvigt och undvika kollision med isbergen.

"Collyers äro fullständigt utblottade, enär maken förde med sig till hafvets botten allt hvad de egde i denna verld."

Inga strålkastare.

Miss Constance Willard från Duluth, Minn., som lemnade *Titanic* tjugo minuter innan den sjönk, relaterade en spännande episod.

"Ett samtalsämne efter det vi voro väl ombord å *Carpathia*", sade hon, "var det faktum, att *Titanic* icke var försedd med några sökljus eller s. k. strålkastare. Besättningsmännen sade, att det hade varit redarnes afsigt att förse ångaren med en strålkastare i New York.

"När jag kommit på däcket efter sammanstötningen, höll besättningen på att klara båtarne, och många qvinnor sprungo omkring och sökte att finna sina män och barn. Qvinnorna placerades i båtarne, och två karlar togo fatt i mig och nästan kastade mig in i en båt. Jag insåg icke ännu då farans vidd, hvarför jag stretade emot, tills de släppte mig.

"Förspill ingen tid, låt henne gå, om hon icke vill gå med frivilligt", yttrade en officer. Jag skyndade tillbaka till min hytt och sökte mina vänner, men kunde icke finna dem. En liten engelsk flicka omkring femton gammal kom springande mot mig och slog sina armar om min hals.

Skyndade att komma i en båt.

"O, jag är alldeles ensam", snyftade hon, "vill ni inte låta mig följa med er?" Jag började då inse, att faran var öfverhängande och såg att alla utom två båtar blifvit nedfirade.



KAPTEN A. C. ROSTRÖM,

Befälhafvare å Carpathia, som räddade så många och förde dem till New York.



GRUPP AF RÄDDADE Å CARPATHIA.

Några män ropade på oss, och vi skyndade dit der de höllo på att fira ned en båt. Alla qvinnorna hade försetts med lifbälten. När männen lyfte oss in i båten, logo de mot oss och bådo oss vara vid godt mod. Natten var kall, och de män som stodo omkring, i synnerhet fördäckspassagerarne, sågo frusna ut, men de män som hjelpte oss i båtarne, sågo annorlunda ut, svetten perlade från deras pannor.

Tiggde och bad, att hon skulle taga barnet.

"Jag kan aldrig förglömma en episod, som hände, just som vi skulle nedfiras till vattnet. Jag hade nyss blifvit lyftad in i båten och var ännu stående, när en utländing kom rusande fram till sidan af båten och hållande fram ett bylte i armarne ropade han med tårar i ögonen:

"Söta, snälla goda lady, vill ni icke rädda min lilla flicka, min baby. Med mig gör det detsamma, men för all del var god och tag den lilla." Naturligtvis tog jag barnet. De flesta qvinnorna måste stå upprätt i båtarne, emedan alla buro lifbälten, hvilket gjorde det nästan omöjligt att sitta.

"I vår båt funnos sju män, omkring ett tjog qvinnor samt åtskilliga barn. Natten var mörk. Tjugo minuter efter det vi lemnat fartyget, hörde vi en explosion, och *Titanic* tycktes brytas itu och sjönk. Då började en utländsk qvinna i vår båt sjunga en psalm, och vi instämde alla, ehuru få af oss kände orden. Öfver allt omkring oss hörde vi gråt och suckar för omkring tre minuter."

Ingen föreställning om, att fartyget skulle sjunka.

John B. Thayer, Jr., hvars fader, andre vice president för Pennsylvania Railroad Company, gick till botten med *Titanic,* under det att hans moder blef räddad, dikterade i sitt hem i

Haverford, i närvaro af medlemmar af sin familj och tjenstemän vid jernvägsbolaget, en redogörelse för sin uppskakande upplefvelse under den stora tragedien. Unge Thayer, som är sjutton år gammal, yttrade bland annat:

"Min far var i säng, och min mor och jag voro färdiga att gå till våra sofplatser. Det förekom ingen betydande schock. Jag tog emellertid på mig en öfverrock och sprang upp på däck "A" på babords sida, men såg ingenting der. Jag återvände då till vårt rum, och far och mor kommo upp på däck med mig. Fartyget lutade då en god del mot styrbords sida.

Säger farväl till modern.

"Vi återvände derpå till våra rum och klädde oss så fort sig göra lät. Vi togo på oss lifbälten och öfver dessa våra ytterrockar. Derpå gingo vi upp på däck och promenerade omkring, tills alla qvinnor beordrades att samlas på babords sida. Far och jag sade farväl till mor vid öfre ändan af trappan till däck "A".

"Enär vi vid denna tidpunkt ingen föreställning hade att fartyget skulle sjunka, promenerade vi omkring. Vi mötte stewarden för stora matsalongen, och han underrättade oss, att mor ännu icke hade kommit i någon båt. Han ledsagade oss till henne.

"Far vandrade i väg, och jag följde efter. En mängd folk trängde sig framför mig, så att jag var ur stånd att följa med dem och förlorade dem ur sigte. Det var sista gången jag såg min far, och det var en half timme, innan fartyget sjönk. Jag gick derpå öfver till styrbords sida med Milton C. Long ifrån New York.

"På styrbords sida afgingo båtarne mycket fort. Vi tänkte att stiga in i en båt, men der tycktes vara en så stor folksamling midtför den, att vi icke trodde det vara rådligt att göra försöket.

Hoppade i, fann en båt.

"Vid denna tidpunkt började menniskor hoppa i från aktern. Jag ämnade hoppa i sjelf, men var rädd att bli bedöfvad af stöten mot vattnet. När fartyget började sjunka, stodo vi vid relingen. Long och jag sade farväl till hvarandra och hoppade upp på relingen. Han hoppade icke rätt ut i vattnet utan gled ned öfver fartygets sida. Jag återsåg honom aldrig.

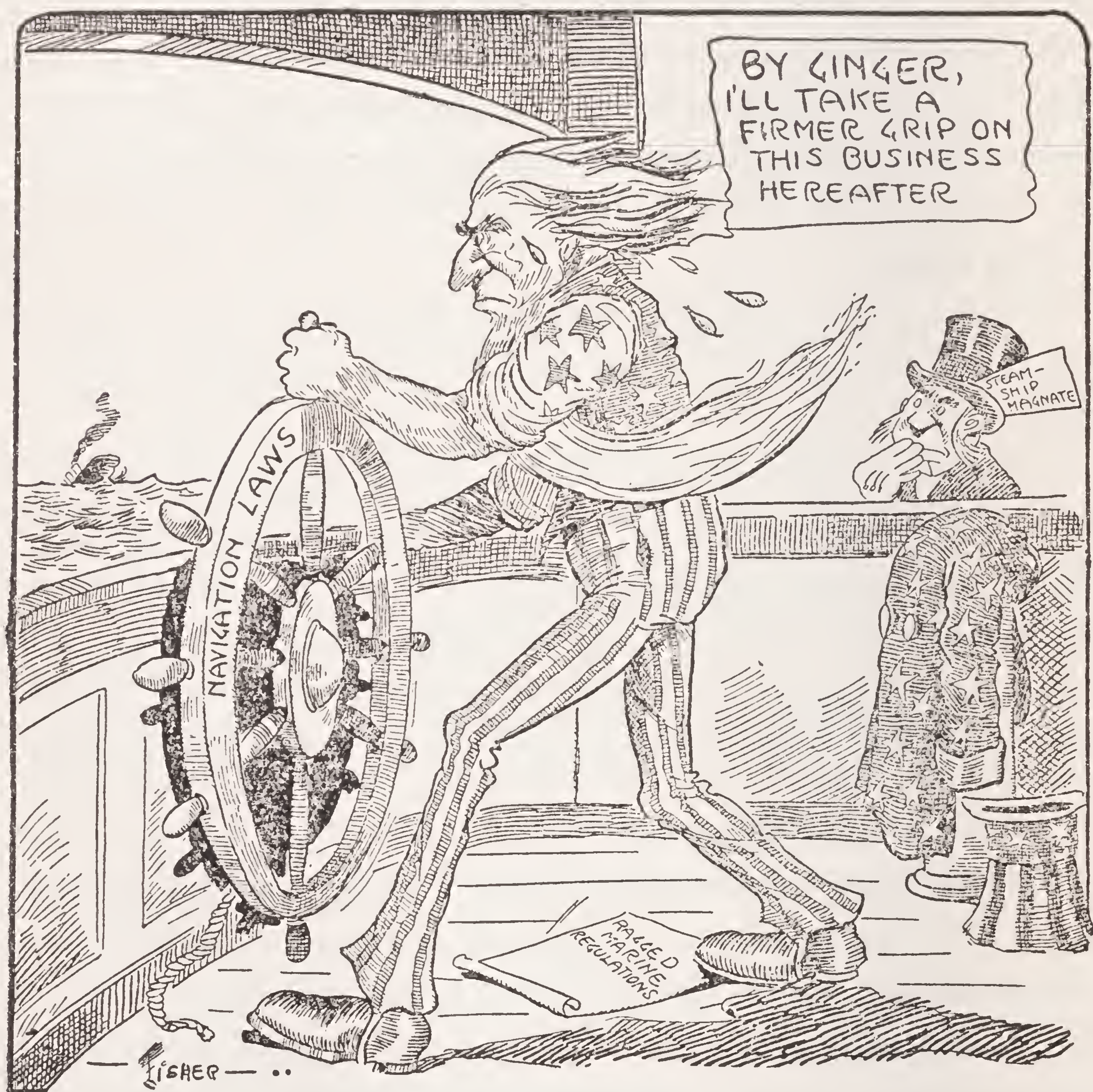
"Jag hoppade utåt med fötterna före, kom under vattnet men kom upp igen och drefs då bort från fartyget af någon kraft.

"Jag sögs ned igen och när jag kom upp, drefs jag ut ånyo, svängdes omkring af en stor våg och kom upp midt ibland en mängd smärre vrakbitar. Min hand stötte emot korkfendern af en kantrad lifbåt. Jag tittade upp och såg några män på toppen. En af dem hjelpte mig upp. Inom kort var båtens botten fullsatt med tjugofem eller trettio män.

Räddningsfartyget kommer.

"Biträdande telegrafisten befann sig näst intill mig, höll sig fast i mig liggande på knä med fötterna i vattnet. Vi sjöngo alla en psalm och läste Fader vår, hvarefter vi afbidade morgonens ankomst. Telegrafisten uppmuntrade vårt hopp genom att säga, det *Carpathia* skulle nå oss inom tre timmar. Omkring 3:30 eller 4-tiden fingo några personer på vår båt syn på dess mastlanterna.

"Två båtar sattes ut från *Carpathia* och kommo till oss. Den första tog hälften af oss och den andra resten, deribland mig. Om en half eller tre qvarts timme senare voro vi ombord å *Carpathia*."



KAPITEL XXXIV.

Senatens kommission gör en noggrann undersökning.

Fartygets hastighet icke minskad oaktadt varning. — Vittnesmålen visade äfven att brist på små båtar kostade många lif. — Ismay beskrifver olyckshändelsen. — Förnekade att han gaf sig af innan qvinnorna haft tillfälle att lemna fartyget. — Beskrifver räddningsansträngningarna.

Att Förenta Staternas Senats undersökningskomité menade allvar, blef klart, då senator William Alden Smith från Michigan, som var ordförande, i början helt enkelt vägrade att låta någon af officerarne eller de omkring 200 medlemmarne af besättningen från det sjunkna fartyget begifva sig utom Förenta Staternas regerings jurisdiktion. Alla skulle annars seglat tillbaka hem till England med ångfartyget *Lapland.*

Senare beslöts det att de flesta af besättningen skulle få tillstånd att resa, men att tolf män och fyra officerare samt J. Bruce Ismay icke skulle tillåtas att resa hem.

Det förklarades, att Mr. Ismay var angelägen att få fara hem strax, enär han blifvit alldeles medtagen och förstörd af sina lidanden och behöfde återvända till sitt engelska hem för att hvila ut. Hans plädering lemnades emellertid utan afseende.

Hvilka som vittnade.

Den första dagen bragte i ljuset vigtiga saker i sammanhang med olyckan. Dessa kommo fram genom förhör af

Mr. Ismay, Arthur Henry Roström, kapten å räddningsfartyget *Carpathia,* Andre officeren Lightoller å *Titanic,* William Marconi, uppfinnaren af gnisttelegrafen, Thomas Cottam, *Carpathias* telegrafist och andra.

Bland andra saker visades vid första dagens förhör:

Att det största skepp, som någonsin byggts, sjönk midt ute i Oceanen, emedan det framdrifvet med nästan sin största hastighet rusade in i ett fält af isberg, efter det varningar erhållits att vara på sin vakt.

Att så ringa antal lif räddades berodde derpå, att det icke fanns tillräckligt med lifbåtar ombord att ackommodera passagerarne.

Ismay beskrifver olyckan.

Med anledning af hans position som verkställande direktör för Hvita Stjernlinien var Mr. Ismays vittnesmål det vigtigaste som afgafs.

Mr. Ismay, som tydligen visade sin nervositet, medan han befann sig i vittnesstolen, omtalade i näranog hviskande ton sin räddning från det sjunkande fartyget från den tid då han gaf sig af i en båt jemte qvinnorna, tills han fann sig sjelf klädd endast i pajamas ombord å *Carpathia.*

Han var icke rigtigt säker om, i hvilken båt han lemnade *Titanic,* icke heller var han säker på huru länge han qvarstannade efter sammanstötningen. Han sade, emellertid, att, innan han steg i lifbåten, hade han fått sig meddeladt, att inga flera qvinnor funnos qvar å däck.

Mr. Ismay förnekade, att han utöfvat någon censur af telegrammen från *Carpathia.* I detta afseende bestyrktes hans vittnesmål af andra vittnen, bland dem kapten Roström å *Carpathia,* hvilka intygade, att den ende telegrafisten å det

räddande fartyget var så öfverlupen med personliga telegram, att han var ur stånd att sända några meddelanden till pressen.

Mr. Ismays vittnesmål.

Till svar på Senator Smiths frågor lemnade Mr. Ismay en redogörelse för sina erfarenheter. —

"Så nära som jag kan erinra mig var det på den 1 April *Titanic* gjorde sin proftur, hvilken utföll fullkomligt tillfredsställande. På resan öfver lemnade vi Southampton kl. 12 och anlände till Cherbourg samma dags afton och hade tillryggalagt det afståndet med en hastighet af sextioåtta slag i minuten. Vi lemnade Cherbourg och satte kurs på Queenstown, dit vi anlände vid middagstiden på torsdag, hafvande som jag tror gjort en hastighet af sjuttio propellerslag i minuten. Här embarkerade vi passagerare och fortsatte sedan med sjuttio slag. Jag är dock icke absolut säker på den hastighet vi använde första dagen, men jag tror, att vi tillryggalade 464 eller 474 mil. Andra dagen gingo vi med sjuttiotvå slag och tredje dagen med sjuttiofem. Jag vill minnas, att vi den dagen tillryggalade 576 eller 579 mil. Vädret fortfor att vara vackert med undantag af att vi en afton råkade i tjocka för omkring 10 minuter. Olyckan inträffade på söndagsnatt. Den faktiska tiden vet jag icke. Jag var i säng och sof, när det skedde. Fartyget sjönk, enligt hvad man sagt mig, kl. 2:20 på morgonen. Fartyget hade aldrig gått med full fart. Det skulle hafva menat sjuttioåtta propellerslag i minuten eller ända till åttio. Det hade icke alla ångpannorna i arbete. Jag vill medgifva, att det hade varit meningen, om vi fortfarande hade vackert väder att på måndag eftermiddag eller tisdag drifva fartyget med full fart. Olyckligtvis hindrade katastrofen detta.

"Jag antar att sammanstötningen väckte mig. Jag låg stilla en eller två minuter, hvarefter jag steg upp och gick ut i passagen, der jag mötte en steward och frågade honom, hvad som stod på. Han svarade, att han icke visste det. Derpå återvände jag till mitt statrum, tog på mig en öfverrock och gick upp på kommandobryggan, der jag träffade kapten Smith. "Hvad har händt?" frågade jag. "Vi hafva stött på is", svarade han. Jag frågade om skadan var allvarsam och han svarade, att han trodde så. När jag kom ned på däck, mötte jag en officer på styrbords sida och hjelpte honom bäst jag kunde att få ut qvinnor och barn. Jag qvarstannade uppe på däck, tills den hopvikbara båten på styrbords sida blifvit nedfirad." Mr. Ismay upplyste, att en officiell representant för byggarne, Mr. Thomas Andrews, befann sig ombord för att tillse, om allting var tillfredsställande och hvarutinnan förbättringar kunde göras. Han blef förlorad.

"Rådgjorde ni med kaptenen rörande skeppets fart?"

"Aldrig."

Ringa ökning af farten.

"Antogs det, att ni skulle kunna framkomma till New York kl. 5 på onsdagsmorgon, utan att använda fartygets hela kapacitet?"

"Åh, ja. Ingenting var att vinna genom att anlända tidigare."

Mr. Ismay vittnade, att propellerslagen ökades gradvis, såsom är vanligt med ett nytt skepp. Hastigheten på lördagen var 75 slag, men det var ett intet mot full fart. Mr. Ismay visste icke, att is hade rapporterats och hade aldrig sett

ett isberg. Han väntade, att de under någon tid på söndagsnatten skulle komma in i isregionen.

"Rådgjorde ni med kaptenen om den saken?"

"Absolut inte. Det var helt och hållet utom min sfer. Jag var helt enkelt en passagerare ombord å skeppet."

"På hvilka däck funnos båtar?"

"Lifbåtarne voro alla på samma däck — sundäcket," svarade Mr. Ismay.

Fyra män i hans båt.

De fylldes, en besättning tillsattes, och de sändes i väg. Det fanns fyra män ombord å den båt, i hvilken Mr. Ismay slapp undan.

Qvinnor sändas bort först.

Mr. Ismay kunde icke säga, huruvida alla qvinnorna och barnen hade sändts i väg. I hans båt funnos omkring 45 personer, hvilket han trodde vara dess kapacitet. Tre andra båtar som han såg voro lastade på samma sätt. Der syntes ingen ifver å männens sida att komma i båtarne, och qvinnorna togos in allt eftersom de kommo. Mr. Ismay sade, att han stannade å *Titanic* praktiskt taget tills den sjönk — möjligtvis en och en qvarts timme.

"Hvilka voro omständigheterna, när ni lemnade fartyget?" frågade Senator Smith.

"Jag befann mig midtför en lifbåt. I densamma befann sig ett visst antal menniskor. En officer frågade, om det fanns några flera qvinnor. Inga voro synliga på däck då. Inga passagerare funnos i närheten, och jag steg i."

Nästan alla passagerare Mr. Ismay såg hade lifbälten på sig. Han såg ingen hoppa i sjön. De styrde sina lifbåtar

mot ett aflägset ljus och tillbragte omkring fyra timmar i öppna sjön.

"Huru många lifbåtar funnos der?"

"Tjugo, allt som allt, tror jag, sexton af dem af trä, men jag är icke rigtigt säker om detta."

Mr. Ismay sade, att sjön var ganska lugn, en liten krusning, det var allt.

"Hvad kan ni säga om sjunkandet och försvinnandet af skeppet?"

"Ingenting; jag såg det icke sjunka."

"Jag satt med ryggen vänd mot fartyget. Jag önskade icke se det sjunka. Jag sköt på med en åra. Jag är glad, jag icke såg det."

Följde Board of Trade-reglerna.

Mr. Ismay sade, att *Titanic* var i fullkomlig öfverensstämmelse med de regler, som fastställts af de britiska Board of Trade-reglerna; i annat fall hade den icke fått segla. Lifbåtarne voro *Titanics* egna och icke lånade från något annat af Hvita Stjernliniens fartyg. Mr. Ismay hade ingenting att göra med valet af besättning för hans lifbåt; de designerades af Mr. Wild, chef-officeren.

Säkrare än andra fartyg.

Senator Smith önskade veta, huru mycket vatten fartyget kunde hålla utan att sjunka.

"Fartyget var speciellt konstrueradt så, att det skulle flyta med två compartments — hvilka som helst två af de största fyllda med vatten, och jag tror, att jag har rätt när jag säger, att det finnes få af nutida fartyg, om hvilka detsamma kan

sägas. Vi hade detta sigte när vi byggde skeppet. Om skeppet hade så att säga kört hufvudet rätt emot isen, så skulle i all sannolikhet detta skepp flutit på vattnet i dag. Men enligt hvad jag erfarit, så gjorde det half sidostöt mellan fören och kommandobryggan."

"Mr. Ismay befarade, att icke alla qvinnorna och barnen voro räddade. Han kunde ingenting säga om ekiperingen annat än att Board of Trade-reglerna blifvit på hvarje sätt iakttagna och att alla data och upplysningar stode till komiténs förfogande. Han hade icke försökt att blanda sig i gnisttelegrafistens göra på ringaste sätt.

Kapten A. C. Roströms vittnesmål.

Kaptenen på *Carpathia*, Arthur C. Roström, följde efter Mr. Ismay. Han omtalade för Mr. Smith, att han varit kapten å *Carpathia* sedan sistlidne Januari, men hade varit sjöman i tjugosju år.

"Hvilken dag afseglade ni med *Carpathia* från New York?" frågade senator Smith.

"Den 11 April," svarade kapten Roström, "med kurs för Gibraltar."

"Huru många passagerare hade ni?"

"Jag tror 120 å första klass, 50 å andra klass och omkring 565 å tredje klass.

"Berätta för komitén allt som inträffade ,efter det ni lemnat New York."

"Vi backade ut ur dockan kl. 12 på torsdag. Ända till söndags qväll hade vi vackert och klart väder. Klockan 12:35 på måndags morgon underrättades jag, att der var en nödsignal från *Titanic*."

"Af hvem?"

"Af telegrafisten och förste officeren. Telegrammet sade, att *Titanic* var i omedelbar fara. Jag gaf order att svänga mitt fartyg rundt, så snart *Titanic* angifvit sin position. Jag satte kurs mot *Titanic,* hvilken var 58 mil vester om min position. Jag eftersände förste ingeniören och bad honom tillsätta ett nytt lag af eldare och göra den största möjliga fart mot *Titanic.* Likaledes beordrade jag förste officeren att afbryta allt däcksarbete, hänga ut lifbåtarne och hålla sig beredd för hvilken pressande nödvändighet som helst. Öfverstewarden och *Carpathias* doktorer kallade jag till mitt kontor och gaf dem instruktioner angående deras skyldigheter. De tillsades att vara i ordning med alla tillbehör som kunde erfordras i hvilket stort nödfall som kunde visa sig."

Huru de qvarlefvande funnos.

Anländ till scenen för olyckshändelsen, sade kapten Roström, såg han ett isberg rakt framför sig och stannande kl. 4 tog han upp den första lifbåten.

"Vid den tid då jag fått den första båten ombord, började dagen gry," sade kaptenen. På en radius af fyra mil såg jag alla de andra lifbåtarne. På alla sidor om oss funnos isberg; omkring tjugo af dem voro 150 till 200 fot höga och en mängd små isberg eller s. k. "growlers". Vrak fanns rundt omkring oss. Klockan 8:30 voro alla de öfverlefvande ombord."

Ville hålla bön och tacksägelse.

Kapten Roström, sade med tårar i ögonen, att han tillkallade fartygets "purser."

"Jag sade honom," vittnade kapten Boström, "att jag önskade hålla en bönegudstjenst — tacksägelse för de lefvande och begrafning för de döda. Jag gick till Mr. Ismay. Han tillsade mig att sköta om det hela. En episkopalprest fanns bland passagerarne, och han ledde gudstjensterna."

Tre medlemmar af *Titanics* besättning togos från lifbåtarne. De hade dött af köld och umbärande. De begrofvos i hafvet.

Tillfrågad om lifbåtarne svarade kapten Roström, att han fann en bland vrakspillrorna i vattnet. Lifbåtarne å *Titanic* voro alla nya och i öfverensstämmelse med britiska reglementet.

"Var *Titanic* i den rigtiga kursen, när den först talade med er?"

"Absolut i sin reguliära kurs till New York," svarade kaptenen. Den befann sig i hvad vi kalla "den sydliga" för att undvika isbergen."

Tyst angående varningar.

Kapten Roström ville icke säga, huruvida kapten Smith haft tillräcklig varning och kunnat undvika isen, om han gifvit akt på varningen.

"Skulle ni betrakta den kurs *Titanic* valde för sin första resa såsom lämplig, säker och vis denna tid på året?" frågade senator Smith.

"Alldeles så!"

"Hvilken hastighet vore säker och resonabel för ett skepp af den storleken och på den routen?"

"Jag kände icke till skeppet," svarade kaptenen och kan derför icke säga. Jag hade icke sett någon is, innan *Titanic*

signalerade oss, men jag förstod af dess telegram, att der måste finnas is att möta. Men *Carpathia* gick framåt med full fart. Jag hade extra officerare på vakt och der funnos andra som erbjödo sig att hjelpa till med att hålla utkik under hela trippen."

Carpathia hade tjugo lifbåtar.

Kapten Roström sade, att *Carpathia* var försedd med tjugo egna lifbåtar i öfverensstämmelse med engelska reglementet.

"Kunde icke detta antyda, att reglementet är föråldradt då ert fartyg är mycket mindre än *Titanic,* hvilken också hade tjugo lifbåtar?"

"Visst icke. *Titanic* ansågs sjelf vara en lifbåt."

"Ni säger, att kaptenen å ett fartyg har absolut kontroll öfver sitt fartygs rörelse?"

"Ja, enligt lag är det regeln," svarade kapten Roström. "Men antag att vi få order af egarne att göra en viss sak. Utföra vi icke den ordern, stå vi risken att bli afskedade. När Jag vände tillbaka till New York med de räddade, sände jag ett telegram till Cunardliniens kontor underrättande, att jag ämnade fortsätta till New York, om ingen annan order gafs. Derpå fortsatte jag genast. Jag fick ingen order att ändra min kurs."

Senator Smith sade, att ett klagomål försports öfver att *Carpathia* icke besvarat president Tafts förfrågan om major Butt. Kapten Roström svarade att ett svar blifvit sändt, lydande: "Icke ombord."

Erhöll appellen om hjelp genom en lyckträff.

På tal om *Carpathias* trådlösa telegraf och dess styrka, sade kapten Roström, att *Carpathia* var endast 58 mil från *Titanic* när begäran om hjelp mottogs.

"Vår telegrafist var icke i tjenstgöring," sade kaptenen, "men under det han höll på att kläda af sig, hade han sin apparat vid örat. Tio minuter senare skulle han varit i bädd, och vi hade aldrig fått höra någonting."

Marconi i vittnesstolen.

William Marconi, uppfinnaren af den trådlösa telegrafen, intog vittnesstolen, så snart undersökningen fortsattes. Han sade att han var ordförande i The British Marconi Company. Enligt instruktioner från bolaget, sade han, måste telegrafisterna taga sina order från kaptenen å det fartyg hvarest de äro anställda.

"Föreskrifver reglementet, huruvida en eller två telegrafister måste finnas å hvarje oceanfartyg?"

"Ja, å fartyg sådana som *Titanic* och *Olympic* finnas två," sade Marconi. "*Carpathia*, som är ett mindre fartyg har endast en. *Carpathias* trådlösa apparat är afsedd för korta distanser. Maximum för *Carpathias* räckvidd är omkring 200 mil. Den trådlösa telegrafapparaten å *Titanic* var god för 500 mil under dagen och 1,000 mil om natten.

"Anser ni, att *Titanic* var försedd med den nyaste sortens trådlös apparat?"

"Ja, den allra nyaste och bästa."

Senator Smith frågade, om amatörer eller rivaliserande bolag störde *Carpathias* trådlösa kommunikationer.

Störas af obehöriga.

"Jag kan icke besvara den frågan. Nära New York har jag en idé, att någon lindrig störning förekom, men när *Carpathia* kom längre ut i kommunikation med New York och Nova Scotia, kunde ingen störning alls märkas."

"Hörde ni *Carpathias* kapten yttra i sitt vittnesmål att de fingo nödhjelpstelegrammet från *Titanic* nästan genom Försynens skickelse?" frågade Senator Smith.

"Ja, det gjorde jag. Det var absolut en Försynens skickelse."

"Borde det inte vara ålagdt fartyg att alltid hålla en telegrafist vid nyckeln?"

"Jo, men rederierna tycka icke om att hålla två telegrafister, när de kunna reda sig med en. De mindre rederierna tycka icke om att bekosta två."

Andre officerens vittnesmål.

Charles Herbert Lightoller, andre officer å *Titanic,* sade, att han förstod *Titanics* maximumhastighet, såsom den visat sig vid försök, vara 22½ till 23 knop.

Senator Smith frågade, om regeln föreskrifvande lifräddningsattiralj i hvarje rum för hvarje pasagerare var efterlefd.

"Allting var komplett," svarade Lightoller. Under profturerna, sade han, var kapten Clark, representant för Board of Trade, ombord för att inspektera dess lifräddningsattiralj.

"Huru omsorgsfulla äro dessa kaptener från Board of Trade vid inspekterandet af fartyg?" frågade Senator Smith.

"Kapten Clark är så noga, att vi kallade honom en 'nuisance'."



International News Service.

KAPTEN SMITH, TITANICS BEFÄLHAFVARE.



J. BRUCE ISMAY (med handen under ansigtet) EXAMINERAD AF SENATENS UNDERSÖKNINGSKOMITE.

Lightoller sade, att han var i hafvet, uppburen af ett lifbälte i en och en half timme, efter det *Titanic* sjönk. När den sjönk, befann han sig i officerarnes qvarter, och alla lifbåtar voro gångna utom en. Denna blef på något sätt fast i tacklingen, och de försökte att frigöra den.

Hade varningar för isberg.

Lightoller sade, att han på söndagen såg ett telegram från "något" fartyg, att ett isberg låg framför dem. Han sade han visste icke, att ångfartyget *America* sände detta telegram.

Skeppet gjorde mellan 21 och 21½ knop, vädret var klart och vackert, och ingen oro för is kändes, hvarföre inga extra utkikar ställdes ut.

"När kapten Smith kom på kommandobryggan kl. fem minuter före nio, hvad yttrades då?"

"Vi samtalade så der i allmänhet i tjugo eller tjugofem minuter om när vi kunde vänta att befinna oss i isfälten. Han lemnade bryggan, tror jag, omkring 25 minuter efter kl. 9, och under vårt samtal tillsade han mig att hålla fartyget i dess kurs, men att om jag var det ringaste i tvifvel angående de konditioner som presenterade sig att låta honom veta det strax."

"Vid hvad tid lemnade ni bryggan?"

"Jag öfverlemnade vakten till förste officeren Murdock kl. 10. Vi talade om isen, som vi hört fanns, och jag kommer ihåg, att vi räknade ut, att vi borde nå den rapporterade islongituden omkring kl. 11, en timme senare. Vid den tiden var vädret lugnt och klart. Jag erinrar mig att vi talade om huru långt man kunde se. Vi sågo stjernorna på horizonten. Det var mycket klart."

Lightoller vittnade, att däcken voro absolut oskadade, när skeppet sjönk. Den sista order han hörde kaptenen gifva var att fira båtarne.

Den sista båten att lägga ut, en flat hopvikbar, var den som låg på toppen af officerarnes qvarter. Män hoppade på den å däck och väntade, att vattnet skulle bära bort den. Väl i sjön kantrade den. Den främste skorstenen föll i vattnet och öfverändakastade flotten. Sannolikt dödade skorstenen en del personer, som befunno sig i vattnet.

"Detta var den båt jag slutligen kom upp på. Ingen menniska fanns der, när jag nådde den. Senare kraflade omkring trettio män sig upp på den ur vattnet. Alla hade på sig lifbälten."

"Kommo några passagerare upp på flotten?" frågade senator Smith.

"J. B. Thayer, öfverste Gracie och den andre Marconitelegrafisten voro bland dem. Resten af dem som hjelptes upp ur vattnet voro eldare. Två af dessa dogo under natten och föllo i vattnet. Jag tror, att den äldre Marconitelegrafisten var en af de tre. Vi togo ombord alla vi kunde och det fanns icke flera i vattnet i den närheten."

När Lightoller lemnade, såg han inga qvinnor eller barn ombord, ehuru det fanns ett stort antal passagerare å däcket. Passagerarne voro valda att fylla båtarne enligt kön. Lightoller hjelpte sjelf till att få in alla qvinnor han såg utom uppasserskorna. Han såg somliga qvinnor vägra att gå i.

Tjugofem i första båten.

I den första båt som lade ut, sade Lightoller han placerade tjugo eller tjugofem. Två sjömän placerades som roddkar-

lar. Lightoller sade, han kunde icke umbära flera, och det faktum, att qvinnor rodde, betyder ingalunda, att båten icke var fullt ekiperad.

Vid den tiden ansåg han icke faran vidare stor. De två sjömän, som placerades i båten, valdes af honom, men han kunde icke påminna sig hvilka de voro. Han sade, att han valde dem derför att de stodo bredvid. Den andra båten hade trettio passagerare med två sjömän.

"När jag kom till den tredje båten, började jag inse, att belägenheten var allvarsam, och jag började taga risken. Jag fyllde den så länge jag trodde den kunda hålla sig flytande — omkring trettiofem, tror jag."

Hade icke nog sjömän.

När han lastade den fjerde båten, sade Lightoller, började han hafva brist på sjömän.

"Jag satte in två sjömän, och en hoppade ut. Det var den första båt i hvilken jag måste placera en passagerare af mankön. Han stod bredvid och sade, att han ville gå, om jag behöfde honom.

"Jag frågade: Är ni sjöman? och han svarade att han var en jaktman. Jag sade då, att om han var tillräckligt sjöman att gå ut öfver bålverket till lifbåten han kunde följa med. Han gjorde så och visade sig sedan vara en mycket präktig man. Jag kände honom icke då, men sedan fann jag ut hans namn. Det var major Peuchen från Toronto."

Om femte båten hade Lightoller ingenting särskildt han kunde erinra sig.

"För den sista båt jag sjösatte, min sjette båt, hade vi svårighet att finna qvinnor. Jag ropade på qvinnor, men inga

funnos på däck. Nu började männen gå — men då kommo qvinnorna. Så fort de framkommo till båten lemnade männen densamma."

"Fartygets däck var endast tio fot från vattnet, när jag firade den sjette båten. När vi firade den första var afståndet från vattnet 70 fot."

"Allt som allt räddades 210 medlemmar af besättningen."

"Om samma taktik följdes å styrbords sida vid fyllandet af båtarne som ni gjorde å den venstra, huru kan ni då förklara att så många af besättningen räddades?"

"Jag har gjort förfrågningar och funnit att af hvarje sex personer ,som upptogos ur vattnet, fem voro antingen eldare eller stewardar."

Somliga lifbåtar, sade vittnet, återvände efter det *Titanic* sjunkit och upptogo männen ur vattnet.

Lightoller sade, att han stod på toppen af officerarnes qvarter och att när skeppet dök var han vänd mot fören och dök också.

"Jag sögs mot en "blower" och hölls fast der. En förfärlig pust kom upp från "blowern" — pannorna måste hafva exploderat, och jag blåstes ur vattnet — nätt och jemnt. Jag sögs ned igen, denna gång å "Fidley"-gallret."

Öfverste Gracie hade haft en liknande erfarenhet. Lightoller visste icke huru han kom lös, men kanske genom en annan explosion. Han flöt upp med en båt, vid hvilken han höll sig fast.

Vittnesmål af telegrafisten.

Thomas Cottam, 21 år gammal, från Liverpool, telegrafist å *Carpathia*, var nästa vittne.

Han sade att han icke hade några regelbundna arbetstimmar å *Carpathia*. Föregående vittnen hade sagt, att han icke var "tjenstgörande," när han mottog *Titanics* signal om hjelp. Han var oviss, huruvida han var skyldig att arbeta nattetid. Han hade icke stängt sin station för natten, hvilket sker genom att stänga af batteriet. Han lyssnade efter ett bekräftande telegram från *Parisian*, under det han gjorde sig i ordning att gå till hvila. Det var då han uppfångade *Titanics* nödsignal af en slump.

"När ni fick nödsignalen från *Titanic* på söndagsnatten huru fick ni den?"

"Jag kallade upp *Titanic* sjelf."

"Hvem beordrade er att tala med *Titanic?*"

"Ingen. Jag gjorde det af min egen fria vilja."

"Hvad svar fick ni?"

"Kom genast!"

"Jag var i kommunikation med *Titanic* emellanåt ända tills det sista telegrammet, sade Cottam. Detta lydde: "*Kom qvickt,* vårt maskinrum håller på att fyllas med vatten upp till ångpannorna."

Cottam sade att efter det *Titanics* qvarlefvande blifvit bergade, arbetade han utan afbrott till tisdag, då han somnade på sin post. Han kunde icke säga när han sjönk ned af utmattning, icke heller när han vaknade upp.

KAPITEL XXXV.

Slarf i gnisttelegrammen bidrog till den stora förlusten af lif.

Undersökningen fortsatt.

De vittnesmål som afgåfvos inför senatskomitén bragte i dagen, att de blunder som begåtts i den trådlösa eller gnisttelegrafens servis hade mycket att göra med den stora förlusten af lif.

Harold S. Bride, som var assisterande telegrafist å *Titanic,* sade, att när förste telegrafisten utsände nödhjelpssignal, det första svaret erhölls från ångaren *Frankfurt* som tydligen ansåg kallelsen trivial, ty en half timme efter det han mottagit den imperativa nödsignalen, kallade han upp *Titanic* och frågade hvad som fattades.

"Mr. Phillips sade honom, att han var en narr," sade Bride och bad honom hålla sig " i skinnet," men upplyste honom icke om, att *Titanic* höll på att sjunka." Ingen ansträngning gjordes för att återupptaga kommunikationen med *Frankfurt,* ehuru Phillips kände sig säker, att det fartyget befann sig mycket närmare än *Carpathia,* med hvilken kommunikation då upptagits.

Bride ignorerade Californians varning.

Ett annat bevis på den slapphet och liknöjdhet, hvarmed den trådlösa servisen sköttes, framkom, när senator Smith fick från vittnet det medgifvandet, att på söndagsqvällen Bride

satt med den telefoniska apparaten fästad vid sina öron och justerade sina räkenskaper, när ångaren *Californian* upprepade gånger sökte varna *Titanic,* att isberg höllo på att göra invasion på oceanångarnes banor.

Bride sade, att han hörde signalen, men svarade icke emedan han var "busy."

Det var icke förrän en half timme senare *Californian,* sökande att meddela sig med ångaren *Baltic,* också nådde *Titanic,* hvarvid varningen att tre stora isberg hade observerats upptogs af Bride och muntligen meddelas af honom åt kaptenen å *Titanic.*

Marconi tadlar telegrafisten.

Senator Smith fick fastställdt genom William Marconi, att *Titanic* och *Frankfurt* använde praktiskt taget samma slags instrument.

Marconi kritiserade också telegrafisten å *Frankfurt* för att underlåta att handla ögonblickligen efter det han mottagit första kallelsen om hjelp. Det var telegrafistens ovilkorliga skyldighet, sade han, att meddela sin kapten om nödsignalen, så att fartyget kunde skyndat till hjelp.

Både Bride och Thomas Cottam, den senare telegrafist å *Carpathia,* äro endast pojkar. Ingendera är öfver 23 år.

Ingen hade någon erfarenhet i telegrafi, innan de började lära sig att operera trådlös, och båda jemrade sig i vittnesstolen öfver långa tjenstgöringstimmar, dålig betalning och dagar och nätter tillbragta utan sömn.

De båda unga operatörernas oerfarenhet och mentala tillstånd voro två saker, hvartill senator Smith återkom med stor envishet. Han hade underkastat Cottam en mycket hård ex-

aminering, under hvilken ynglingen vittnade, att han icke sofvit mera än åtta eller tio timmar mellan söndags natt, när *Titanic* kallade på hjelp och torsdags qväll när fartyget lade till i sin docka. Brides vittnesmål öfverensstämde i allt väsentligt med Cottams.

Brides vittnesmål.

"Hvilken praktisk erfarenhet har ni haft?" frågade senator Smith.

"Jag har korsat Atlanten mellan Europa och Förenta Staterna tre gånger och varit till Brasilien två gånger," svarade Bride.

Bride erinrade sig hafva sändt och mottagit telegram rörande *Titanics* snabbhet under dess profturer. Efter att hafva lemnat Southampton på *Titanics* fatala resa kunde han icke erinra sig hafva mottagit eller afsändt något telegram för Ismay. Senator Smith frågade i synnerhet efter telegram på söndagen.

"Jag kommer icke ihåg, min herre," svarade Bride. "Der var så mycket att göra på söndagen."

Han tillfrågades, om kapten Smith mottog eller afsände några telegram på söndagen.

"Nej, herre," var svaret.

Efter att hafva vittnat, att han icke förde några permanenta anteckningar öfver isvarningarna, påstod Bride att han gaf ett memorandum af varningen till den officer som hade vakten. Hvem den officeren var, kunde han ej säga. Han underrättade icke kapten Smith.

Underrättad om tre isberg.

Senare omtalade vittnet att han uppfångat ett telegram från *Californian,* hvilket var afsedt för *Baltic.* Detta telegram omtalade närvaron af tre stora isberg, i det förra fartygets grannskap.

"Jag öfverlemnade personligen detta telegram till kaptenen," sade han.

Marconi förklarar "C. Q. D."

I sitt försök att finna ut, huruvida icke signalen "C. Q. D." kunde hafva blifvit missförstådd af passerande fartyg frågade senator Smith Mr. Marconi derom.

"C. Q.", sade Mr. Marconi, "är en internationell signal, hvilken betydde, att alla stationer skulle upphöra att afsända depescher med undantag af den som sände kallelsen. "D." tillades för att angifva fara. Signalen har emellertid nu ersatts med det universella "S. O. S." "

Senator Smith återupptog derefter den direkta examineringen af Bride, som sade, att North German Lloyd var den första att besvara *Titanics* nödsignal.

Har ni hört omnämnas, att *Frankfurt* var det skepp, som var närmast *Titanic?"* frågade senatorn.

"Ja, min herre, Mr. Phillips sade mig så."

"Huru visste han det?"

Genom signalernas styrka," svarade vittnet, som tillade, att *Carpathia* svarade kort efteråt.

Såsom svar på senare frågor sade Bride:

"Vi kände ingen stöt, då skeppet gick mot isen. Jag var i sjelfva verket sofvande och väcktes ej af kollisionen. När maskinerna stannade, märkte Mr. Phillips mig och jag satte

på mig hörselapparaterna, under det han gick ut för att undersöka, hvad som stod på. Om en liten stund kom han tillbaka och sade, att det såg "besynnerligt" ut. Med "besynnerligt" förmodar jag, han menade, att allt ej var som det borde."

"När jag hörde oron på däck, gick jag ut för att investigera, och när jag kom tillbaka, fann jag Mr. Phillips sända ut en "C. Q. D." signal gifvande vår position. Vi fingo svar först från *Frankfurt* samt sedan från *Carpathia* och *Baltic*. Såsom jag förut sagt, försökte vi icke med *Frankfurt* vidare länge, utan koncentrerade våra telegram på *Carpathia*, som svarat, att hon skyndade till vår hjelp.

"Kaptenen kom in i vår "trådlösa" kajuta, när *Carpathia* underrättade oss om sin position, och kalkulerade ut den tidpunkt, då den ångaren sannolikt skulle anlända. När detta var gjordt, gick han tillbaka till kommandobryggan. Derpå började vi att oofficiellt vara i kommunikation med *Carpathia*.

"Tid efter annan gick antingen Mr. Phillips eller jag ut på däck för att iakttaga, hvad som försiggick der. Den sista gången jag gick ut, fann jag passagerarne springa rundt som "vilda höns," och der var nästan en panik. De sökte alla efter lifbälten. Alla de stora lifbåtarne hade lemnat, men en lifflotte var qvar. Den var fastsurrad på taket af officersqvarteret på båtdäcket. Ett antal män försökte att få den nedfirad.

Beredde sig på att fartyget skulle sjunka.

"Jag återvände då till den "trådlösa" hytten. Mr. Phillips försökte att sända ut ett slutligt "C. Q. D." Kraften var nu så låg, att vi icke kunde säga precis, huruvida det afgick eller

ej, ty vi voro i en instängd hytt och kunde icke höra sprakandet af gnistorna vid masttoppen. Phillips fortfor emellertid att sända ut nödsignalerna, under det att jag knäppte på honom hans lifbälte och tog på mig mitt eget. Derpå blefvo vi båda sysselsatta med en qvinna, som svimmat och som man burit in i vår hytt.

"Då sände kapten Smith ut en order för hvar och en att taga vara på sin egen säkerhet. Detta var tio minuter innan fartyget sjönk. Jag sprang ut för att hjelpa de män, som försökte att fira ned flotten, och vi hade lyckats få den till fartygets kant, då en jettevåg förde den bort. Jag följde med flotten och i vattnet fann jag mig vara under densamma. Jag tyckte mig arbeta en hel evighet för att komma ofvanpå, och slutligen lyckades jag bli fri och fann mig simmande 150 fot från *Titanic,* när den gick till botten. Jag kände ingen "sugning", då fartyget försvann.

"Kapten Smith stannade qvar på kommandobryggan, och då jag vände mig, såg jag honom hoppa just när fartyget gick ned i djupet. Han hade icke på sig något lifbälte, så vidt jag kunde se, och gick under med sitt fartyg."



KAPITEL XXXVI.

Undersökningen i Washington.

Hjelp nära till hands. — Ignorerade nödhjelpssignalen. — Ismays försök att få fara tillbaka till England.

Inför senatkomitén lemnade fjerde officeren, Boxall, en öfverraskande upplysning beträffande skepp, som befunno sig i närheten af olyckshändelsen, men ignorerade *Titanics* signaler. Äfven lemnade han, på senator Smiths frågor en del bevisning rörande lifbåtarne. Boxall sade, att man haft en lifbåtsdrill före afseglingen i närvaro af inspektören från Board of Trade, vid hvilket tillfälle endast två båtar på samma sida af fartyget nedfirades. Han förklarade, att under de vid olyckstillfället rådande väderleksförhållandena lifbåtarne antogos kunna bära 65 personer hvardera. Han sade äfven att i öfverensstämmelse med den britiska Board of Trades regler båtarne innehöllo vattenrenare, vattenskopor, skeppsbröd, "baiters", master, segel, ljus och oljeförråd, när *Titanic* lemnade Belfast, ehuru han icke visste, huruvida dessa saker funnos i dem, när ångaren seglade från Southampton.

Boxall intygade emfatiskt både sin öfverordnades och sina kamraters nykterhet och goda lefnadsvanor.

"Lightoller befann sig på kommandobryggan, när jag tog vakten klockan 8. Han aflöstes kl. 10 af Murdock, som stannade, tills olyckshändelsen inträffade. Moody, den sjette officeren, var också på däcket. Fleland Leigh och Murdock höllo utkik," sade Boxall.

Medgaf kännedom om isberg.

Underkastad frågor sade Boxall, att kapten Smith underrättat honom om positionen af vissa isberg, hvilka han utpekade på sjökortet.

Senator Smith frågade derpå vittnet:

"Vet ni, huruvida temperaturen af vattnet, som togs från hafvet, undersöktes?"

"Ja, min herre; jag såg qvartermästaren göra det. Han rapporterade till Mr. Moody."

"Såg ni kaptenen ofta på söndagsnatten?" frågade senator Smith.

"Ja, min herre, ibland på öfre däcket, ibland i sjökortsrummet, ibland på kommandobryggan och ibland i styrhytten."

"Var kaptenen på kommandobryggan eller på någon af de andra platserna, när ni tog vakten kl. 8?"

"Nej, jag såg kaptenen först omkring kl. 9."

Ismay icke på kommandobryggan.

"Såg ni Mr. Ismay med kaptenen på bryggan eller i styrhytten?"

"Nej, herre; icke förrän efter olyckshändelsen."

Boxall sade, att han icke trodde det kaptenen varit borta från närheten af kommandobryggan alls under den tid han hade vakten.

"När såg ni kaptenen sist?" frågade senator Smith.

"När han beordrade mig att ge mig af i båten."

"Hvar befann ni er, när kollisionen inträffade?"

"Höll just på att närma mig kommandobryggan."

"Såg ni, hvad som inträffade?"

"Nej, jag kunde icke se."

"Hörde ni något?"

"Ja, seniorofficeren sade: 'Vi ha stött emot ett isberg.' "

"Fanns någon is på däcket?"

"Något litet på det lägre däcket. Jag hörde dånet af kraschen."

"Såg ni isberget?"

"Nej, herre."

Förste officeren rapporterade olyckshändelsen.

Boxall gick derpå till kommandobryggan, hvarest han fann förste officeren, Mr. Murdock, sjette officeren, Mr. Moody, och kapten Smith.

Boxall sade, att kaptenen frågade, hvad som stod på, och förste officeren svarade, att de råkat emot ett isberg, tilläggande, att han lagt roret öfver åt styrbord och backat med full fart, efter det han beordrat de vattentäta dörrarne stängda."

"Såg ni isberget då?"

"Ja, herre. Jag kunde se det otydligt. Det låg långt nere i vattnet och var ungefär så högt som skeppets lägre reling, eller omkring 30 fot öfver vattenytan."

Boxall sade, att han derpå gick ned i tredje klassen, inspekterade alla däck i närheten der skeppet hade stött sig, men fann inga spår af någon skada och gick derpå direkt till kommandobryggan och rapporterade så.

"Kaptenen beordrade mig att sända en skeppstimmerman för att undersöka fartyget," sade han, "men jag mötte en timmerman kommande upp, hvilken rapporterade, att fartyget tog in vatten. I postafdelningen fann jag brefsäckar flyta omkring, under det postexpeditörerna arbetade. Jag gick till

bryggan och rapporterade, och kaptenen gaf order, att lifbåtarne skulle göras i ordning."

Ett annat fartyg helt nära.

Boxhall vittnade att på kapten Smiths order han tog skeppets position till telegrafisterna.

"Hvilken position var det?"

"41:46 nord, 50:14 vest."

"Var det den sista position som togs?"

"Ja, ty *Titanic* var icke långt derifrån, när den sjönk."

Derefter hade Boxall begifvit sig tillbaka till lifbåtarne, hvarest funnos många män och qvinnor. De tycktes alla hafva lifbälten på sig.

"Sedermera var jag på kommandobryggan större delen af tiden, sändande ut nödhjelpssignaler och sökande att tilldraga oss andra fartygs upmärksamhet," sade han. "Jag uppsände signalraketer, tills jag lemnade fartyget för att söka draga till oss uppmärksamheten af ett skepp som befann sig före oss. Jag hade sett dess ljus. Det tycktes möta oss och var icke långt borta. Det tycktes mig vara tillräckligt nära att kunna läsa våra elektriska Morse-signaler. Jag sade så till kaptenen. Han stod bredvid mig mesta tiden och försökte att signalera detta fartyg. Han tillsade mig, att underrätta det i Morse-signaler: *"Kom genast — vi sjunka."*

Ingen svarssignal.

"Erhöll ni något svar?" frågade senatorn.

"Jag såg dem icke, men två män säga, att de sågo signaler från det fartyget."

"Huru långt borta antager ni, att det skeppet befann sig?"

"Omkring fem mil."

Boxall sade sig icke veta, hvilket fartyg det var.

"Hvad såg ni på det skeppet?"

"Först sågo vi ljuset på dess mast och några få minuter senare dess röda sidoljus."

"Antag, att ni haft en kraftig strålkastare på *Titanic*, kunde ni icke då hafva kastat skenet på det fartyget och nödgat det att se er?"

"Kanhända."

Rodde omkring det sjunkande skeppet.

Boxall sade, att han hade rott med båten omkring tre qvarts mil, när *Titanic* gick till botten. Innan dess hade han rott omkring skeppets akter för att se, om han icke kunde få in tre mera, för hvilka det fanns plats. Han öfvergaf emellertid försöket, emedan han endast hade med sig en man, som kunde sköta en åra, och han var rädd att en ny olycka kunde hända. Hans båt, sade han, var den första som togs upp af *Carpathia*. Detta skedde omkring klockan 4:10 på morgonen.

"Hade ni någon konversation med Mr. Ismay den natten?"

"Ja, herre, innan jag lemnade fartyget. Det var på kommandobryggan innan kaptenen beordrade mig ned att taga en nödfallsbåt."

"När ni kommit ombord å *Carpathia*, såg ni några ljus på någon annan lifbåt?"

"Nej, det var nästan dagning. Det var dager vid den tid jag hade mina passagerare ombord å *Carpathia*."

"Kan ni säga, huruvida några andra lifbåtar än er hade ljus?"

Jag såg åtskilliga med lanternor. Dessa voro bredvid rorsmannen i hvarje fall och på botten af båtarne. Jag kan dock icke säga, att alla båtarne hade ljus."



FADERLÖSA TILL FÖLJD AF SKEPPSBROTTET.

När Carpathia nådde New York funnos dessa båda små franska barn, tagna hand om af Miss Hayes, en af de räddade. Fadern omkom.



AWAITING THE END

Såg Ismay i en lifbåt.

Boxall sade, att han icke kände någon af de amerikanska passagerarne personligen, men han kunde identifiera John Jacob Astor.

"Såg ni Ismay, när ni gick i lifbåten?"

"Nej."

"När såg ni Ismay dernäst efter det ni lemnat skeppet?"

"Jag såg honom i en hopvikbar båt efteråt."

"Några qvinnor i den?"

"Ja, den var full af dem — nå, kanske icke alldeles full, men der voro många qvinnor, mestadels utländingar."

"Huru långt efter det ni kommit till *Carpathia* kom Ismays båt?"

"Jag kan icke säga precis, men det var före full dager."

Såg ingen vägra att bergas.

Boxall hörde personer å *Titanic* säga, att många personer vägrade att gå i lifbåtarne, men han såg ingen hvarken utdrifven eller hindrad från att gå in.

"Såg ni någon som togs upp från vattnet eller såg ni någon i vattnet?"

"Nej, herre," svarade Boxall. "Om jag sett någon i vattnet, skulle jag tagit dem in i båten."

Boxall sade, att sjön var lugn och att enligt hans mening hvarje lifbåt kunde tagit sin fulla kapacitet. Huru många han hade i sin mindre båt, visste han aldrig.

Senator Newland återkom till frågan om isberg.

"Ni sade, att ni kunde icke se dessa stora berg när ni var i båten, men att ni kunde höra vattnet plaska emot dem?"

"Ja, min herre. Det var ett slags oljigt lugn, och vi kunde ingenting se från de små båtarne."

"Om hafvet är lugnt, är det således svårt att upptäcka dessa isberg?"

"Ja, herre. Jag tror, att om det funnits en liten krusning på vattenytan, skulle *Titanic* hafva observerat det i tid att kunna undvika det."

Franklins vittnesmål.

P. A. S. Franklin var det nästa vittne som kallades. Mr. Franklin beskref The International Mercantile Marines affärsoperationer och dessas omfattning.

"Hvad är dess kapitalisation?" frågade senator Smith.

"Ett hundra millioner i vanliga och preferenceaktier, $52,-000,000 i 4½ proc. obligationer, $19,000,000 i 5 proc. obligationer och omkring $7,000,000 i underliggande obligationer."

Efter det Mr. Franklin hade läst upp en förteckning å tjenstemän och direktörer för International, frågade senator Smith:

"Kände ni kapten Smith, befälhafvaren för *Titanic?*"

"Alltsedan 1899," svarade vittnet, tilläggande, att kapten Smith fört *Majestic, Adriatic, Baltic, Olympic* och *Titanic.*

Inga telegram från Smith.

"Så vidt som ni har er bekant, hade ni sjelf eller några af edra underordnade tjenstemän några meddelanden från kapten Smith under hans sista resa?"

"Inga alls."

Mr. Franklin sade, att han icke erhållit några meddelanden från Mr. Ismay med undantag af ett kabeltelegram från

Southampton. Detta, sade han, var helt enkelt och tillkännagaf den fullständiga framgången af *Titanics* proftur samt de goda utsigterna för en i allo lyckosam resa.

Senator Smith visade derefter Mr. Franklin ett telegram, som mottagits af kongressman Hughes, West Virginia, från Hvita Stjernlinien, dateradt New York den 15 April och addresseradt till J. A. Hughes, Huntington, W. Virginia, och så lydande:

"*Titanic* på god väg till Halifax. Passagerarne landstiga troligtvis på onsdag. Allt väl.

Hvita Stjernlinien."

"Jag frågar er nu," fortfor senatorn, "huruvida ni känner till något angående afsändandet af detta telegram, hvem som auktoriserade dess försändande och från hvem det var sändt?"

"Det gör jag icke, min herre," svarade Franklin. Alltseden det omnämndes i lördags, har jag låtit examinera hela kontorsstaben, men vi ha ingenting kunnat finna ut."

Första varskoendet om olyckan.

Tillfrågad om, när han första gången visste, att *Titanic* gått till botten, svarade Franklin, att han fick kännedom derom först på måndagsqvällen kl. 6:27. Derpå framtog han en stor packe telegram, som han erhållit på måndagen i anledning af olyckan.

"Huru gick ni tillväga för att finna ut, hvarest *Olympic, Baltic* och andra *fartyg voro lokaliserade?*"

"Vi utarbetade dem å våra sjökort. Vi hade ingen direkt kommunikation från något af fartygen. Vårt första försök att meddela oss med våra stora skepp var ett telegram afsändt den 15 april, kl. 3 f. m. Detta telegram lydde:

"Haddock, *Olympic*: Försök att meddela er med *Titanic* och underrätta er om position och tid. Svara inom en timme."

Telegram sändt till Olympic.

Franklin sade att följande telegram sändes till *Olympic*: "Haddock, *Olympic*: Rykte här, att *Titanic* sjunkit. Kan icke få det bekräftadt här. Väntar *Virginian* att passera der. Franklin."

"Klockan 6:20 eller 6:30 på måndags afton," fortsatte Mr. Franklin, "mottogo vi ett telegram omtalande att *Carpathia* nått *Titanic* och funnit ingenting annat än båtar och vrakspillror; att *Titanic* sjunkit kl. 2:20 f. m. på 41.16 nord, 50.14 vest; att *Carpathia* upptagit alla båtarne och hade ombord omkring 675 af *Titanics* qvarlefvande passagerare och besättning. Detta telegram kom också från Haddock."

"Derefter fingo vi ett nytt telegram från Haddock omnämnande, att "Yamsi" (Ismay) befann sig å *Carpathia*."

Telegrammen döda allt hopp.

Franklin uppläste det ena efter det andra af de telegram som sändts genom luften från land till fartygen och från fartygen till land. Allt hopp, att några andra fartyg jemte *Carpathia* hade upptagit några af *Titanics* qvarlefvande var kastadt till vindarne, när *Olympic* meddelade, att hvarken *Baltic* eller *Tunisian* hade några af *Titanics* passagerare ombord.

Senator Smith sökte att finna ut, hvem som sökt att "korrumpera telegrafisterna eller var ansvarig för, att telegrammen icke nådde fastlandet förr." Mr. Smith frågade vittnet upprepade gånger huruvida han icke haft någon konferens på

måndags morgon med Mr. Marconi eller Mr. Sammis, öfveringeniör för Marconibolaget.

"Nej, absolut nej," svarade vittnet. "På intet sätt försökte jag sjelf eller lät någon annan försöka att utöfva någon censur öfver Marconitelegrammen."

"Fick ni någonsin från någon eller några af ert bolags tjenstemän mottaga en begäran, att ångfartyget *Cedric* skulle qvarhållas i New York, tills *Carpathia* anländt?"

"Ja, herre," svarade vittnet och började läsa ett telegram från *Carpathia*.

"Hvad tid mottog ni det?"

"Klockan 5:19," sade vittnet och upplyste, att telegrammet begärde att *Cedric* skulle qvarhållas, emedan afsändaren ansåg det "högst önskvärdt", att besättningen blefve hemsänd å *Cedric,* samt tillkännagaf sin afsigt att sjelf resa med detta fartyg. Afsändaren begärde också, att kläder och skor skulle bringas till dockan för honom, när *Carpathia* kom in."

"Af hvem var telegrammet undertecknadt?"

"Yamsi."

"Vet ni hvem Yamsi är?"

"Ja, herre. Det är chiffern för Mr. Ismays signatur. Till svar sände jag följande:

"Yamsi, *Carpathia*: Arrangerat sända besättning med *Lapland,* seglande lördag, anlöpande Plymouth. Vi anse alla, att det vore oklokt att försena *Cedric* under närvarande omständigheter."

Senator Smith bad derpå Franklin läsa alla telegram som utvexlades mellan honom och Ismay å Carpathia den 18 april. Klockan 5:30 den dagen erhöll Franklin från Ismay: "Sänd en pålitlig Hvita Stjernliniens officer och fjorton män i två

båtar att taga hand om tretton af *Titanics* lifbåtar vid karantänen."

Franklin vittnade, att han litet senare på morgonen den 18 fick order att möta *Carpathia* vid karantänen och att åtskilliga andra depescher anlände insisterande att *Cedric* skulle qvarhållas. Efter alla dessa hade kommit in telegraferade Franklin till Ismay:

"Finner det högst oklokt att qvarhålla *Cedric* i New York." Detta följdes af ett svar från Ismay, hvilket bland annat innehöll: "Med mindre ni har fullt goda och tillräckliga grunder att icke hålla *Cedric* haf vänligheten göra det."

Hade fått veta om Senatens undersökning.

Försökande att sätta Mr. Ismays afsigt att stjäla sig sjelf och *Titanics* besättning i väg i förbindelse med Senatens undersökning frågade Senator Smith vittnet, när han hade hört, att Senaten beslutat att undersöka olyckan.

"Klockan 2 på torsdagen, tror jag."

"Meddelade ni denna sak till ert bolag?"

"Ja, jag gjorde det samma qväll, tror jag."

"När underrättade ni Mr. Ismay?"

"När jag kom ombord å *Carpathia*," svarade vittnet.

Senator Perkins tog nu Franklin om hand och frågade honom temligen utförligt om *Titanics* säkerhetsutstyrsel.

"*Titanics* ekipering var mer än lagen kräfver. Fartyget hade klara papper i form af ett certifikat från British Board of Trade."

Förbättrade säkerhetsåtgärder.

Senator Bourne började fråga i samma rigtning. "Har någonting blifvit gjordt med ekiperingen af andra fartyg såsom ett resultat af olyckan?" frågade han.

"Helt visst," svarade Mr. Franklin. Sistlidne fredag gaf Mr. Ismay order, att alla våra fartyg skola ekiperas med båtar och flottar i tillräckligt antal att kunna taga ombord hvarje passagerare och hvarje medlem af besättningen i händelse af olycksfall."

"Har ni kännedom om någon, officer eller annan man eller någon tjensteman som ni skulle kunna betrakta såsom ansvarig för olyckan och den stora förlusten af menniskolif?"

"Absolut icke. Ingen trodde icke, att en sådan olycka skulle kunna inträffa. Man kunde icke ens drömma derom."

Mr. Franklin önskade yttra några ord angående tadlet af White Star Company för försök att hemsända *Titanics* besättning till Europa genast.

"Jag tycker, att ett stort misstag föreligger i detta afseende," sade Franklin. "Jag skulle önska att klara upp den saken. Kritiken har påstått, att vi försökte hålla dessa män från att vittna. Detta var icke förhållandet. Det var icke alls anledningen. Hvad beträffar besättningsmännen, så var det vår skyldighet att fortast möjligt återsända dem till sina hem. Vi sade eder, att vi skulle qvarhålla hvilka officerare och män som helst, som ni önskade examinera."

Senator Newlands fick fram från vittnet, att *Titanics* fart vid olyckstillfället var omkring fyra mil i timmen mindre än *Mauretanias* och *Lusitanias*.

"Har ni några regler, huru ett fartyg skall segla under tjocka eller i närheten af is?"

"Vi hafva mycket stränga regler. Ingen af de befälhafvare, som jag någonsin kommunicerat med kunde få den föreställningen, att vårt bolag önskade slå några rekord."



—NEW YORK WORLD.

TRÅDLÖS ANARKI.

KAPITEL XXXVII.

Senatkommissionen examinerar utkiken och en passagerare.

Vidare beskrifning af olyckan af ett ögonvittne i officiellt vittnesmål. — Marinkikare åt utkiken kunde möjligen förebyggt olyckshändelsen.

Underlåtenhet att förse utkiken med marinkikare var en bidragande orsak till förlusten af fartyget och 1,635 lif.

Två vittnen inför senatens undersökningskomité voro ense derom. De voro Frederick Fleet, en utkik å *Titanic* samt major Arthur Godfrey Peuchen, fabrikant och sportman från Canada, hvilken befann sig bland passagerarne.

Kunde hafva undvikit isberget.

Fleet medgaf, att om han blifvit understödd i sina observationer af en god kikare, kunde han troligen hafva upptäckt det isberg, hvarmed *Titanic* sammanstötte tids nog att varna befälhafvaren att undvika det. Major Peuchen intygade också den ökade synvidd en dubbelkikare gaf och såsom jaktman yttrade han, att isbergets närvaro kunde hafva upptäckts tids nog för att hindra sammanstötningen, om utkiken varit försedd med en sådan.

Det bragtes i dagen, att tadlet för brist på kikare icke borde träffa de män, som höllo utkik. Fleet sade, att de begärt en i Southampton, men fingo till svar, att det icke fanns någon för dem. En enda i utsigtskorgen hade varit tillräcklig.

Saknade erfarna sjömän.

Major Peuchen tadlade i starka uttryck bristen på erfarna sjömän å *Titanic*. Han sade, att när order gafs till uppställning, infunno sig icke nog män för att utföra det arbete som erfordrades för att sätta ut båtarne. Vidare, sade han, hade ingen drill hållits alltifrån den dag fartyget lemnade Southampton, fastän det annars var brukligt att hålla en sådan drill hvarje söndag.

Herbert J. Pitman, tredje officer å *Titanic*, omtalade att han icke lyckades att vända tillbaka med den lifbåt, hvari han och hans passagerare drefvo ikring, till *Titanic* för att söka rädda flera, när skeppet sjönk. Han ryste vid minnet deraf, sägande att ropen på hjelp voro "ett enda långt utdraget dödsstönande".

Han sade, att passagerarne insisterade på, att om man återvände för att hjelpa flera, skulle det betyda detsamma som deras eget förderf, hvarför, efter att hafva startat i rigtning mot nödropen, han återtog sin order och afvaktade dagningen. Han anhöll två gånger att slippa upprepa dessa ohyggliga fakta, men Senator Smith var envis.

Ismay måste stanna i hufvudstaden.

J. Bruce Ismay, verkställande direktör för The International Mercantile Marine, och vice presidenten för Hvita Stjernlinien, P. A. Franklin, anhöllo enträget, att komitén skulle tillåta dem att återvända till New York.

I exekutiv session vid slutet af förhöret beslöt komitén att vägra någon af dem att lemna Washington, tills de icke längre ansågos behöfvas der.

Fotograferna köras ut.

Den närgångenhet och hänsynslöshet, som en samling fotografer ådagalade, förargade Senator Smith till den grad, att han befallde, att de skulle utdrifvas ur rummet.

"Denna undersökning är officiell och högtidlig", yttrade han, och jag ämnar inte tillåta någon hippodroming eller kommersialisering deraf, absolut inte."

Senare lyckades en amatörfotograf slinka förbi vakten, men han blef utan ceremoni utkastad, då han försökte att taga en ögonblicksbild af scenen.

Massan utestänges.

Till följd af de oupphörliga störande afbrotten under vittnesförhören beslöt senatkomitén att utesluta publiken. För att lättare kunna göra detta öfverfördes sessionen till ett mindre rum i Senatens kontorsbyggnad. Endast vittnen och sådana personer som voro speciellt intresserade i förhöret samt tidningskorrespondenter insläpptes i rummet.

Herbert J. Pitman, tredje officer å *Titanic,* var det första vittnet. Man hade väntat, att J. B. Boxall, fjerde officeren, skulle återkallas, men det tillkännagafs, att han var sjuk.

Endast sexton män öfvade.

Pitman sade, att i den båtdrill, som Board of Trade anställde i Southampton, omkring åtta män gingo in i hvardera af de båda båtar, som användes vid drillen.

Vittnet sade, att den enda pålitliga vägen att upptäcka närheten af isberg var att se dem. Vetenskapen må anse, att det finnes åtskilliga sätt, men de hafva aldrig blifvit ådagalagda.

Pitman var på *Titanics* kommandobrygga från kl. 6 till kl. 8 den afton kollisionen inträffade. Han gick derefter till sängs. Hälft sofvande vid sammanstötningen undrade han hvar de gingo till ankars. Det var nära tiden för hans andra vakt, hvarför han klädde på sig i all maklighet och höll just på att tända sin pipa, när Mr. Boxall sade honom, att fartyget stött på ett isberg. Han gick öfver i fören och såg is, hvarefter han gick tillbaka. Ett antal eldare kommo upp och sade att vatten kom in genom en öppning.

Ismay insåg faran.

Gående upp på däck mötte han en man, hvilken han sedan fick veta var Mr. Ismay, som sade: "Skynda på der, det finns ingen tid att nöta bort." Mr. Ismay hjelpte honom lasta den båt, i hvilken Pitman tog befälet på order af Mr. Murdock. Han kallade på flera qvinnor, men inga funnos i det grannskapet.

Vittnet sade, att strax innan båten afgick lutade sig Mr. Murdock öfver, skakade hand med honom sägande: "Farväl, min gubbe, och lycka till!"

"Väntade ni att återse Murdock, när ni skakade hand med honom?"

"Naturligtvis."

"Tror ni, att han väntade att återse er?"

"Synbarligen icke, men jag väntade säkert att vara tillbaka på fartyget om några timmar."

Gick med full fart vid sammanstötningen.

Pitman berättade huru fjerde officeren märkte sjökortet med kors, hvilka angåfvo närvaron af isberg, och sade att

farten, som var tjugo och en half knop när de lemnade Southampton, hade ökats till tjugoen och en half knop, och att han trodde att skeppet gick med full fart, när det stötte på.

Vittnet sade, att han icke observerat några Morse-signaler på *Titanic* och visste icke om närvaron af något annat fartyg, men hade senare hört, att ett sådant passerat.

Varnade för isberg.

Fleet sade, att han gick upp i mastkorgen klockan 10, och lydande en erhållen varning höll han en skarp utkik efter is. Klockan 11:30 rapporterade han en svart massa för ut, men kunde icke säga huru långt det var före kollisionen. Han ringde tre slag och telefonerade till kommandobryggan, att ett isberg fanns rätt fram, och fartyget började strax vända åt babord.

När Fleet först såg isberget liknade det två stora bord, men efter sammanstötningen visade det sig vara femtio eller sextio fot högt.

Fleet sade, att när kollisionen kom kändes denna mycket lindrigt, det var "just ett skarpt skrapande ljud".

"Skrämde det er icke?" frågade senatorn.

"Nej, men jag tänkte för mig sjelf, att det var en "close shave".

Hade ingen kikare.

"Hade ni kikare?" frågade senator Smith.

"Nej, herre."

"Är det vanligt, att utkiken använder kikare i sitt arbete?"

"Ja, herre, men på *Titanic* gåfvo de oss inga. Vi begärde kikare i Southampton, men de sade, att det inga funnos för oss."

Kunde hafva undvikit isen.

"Vi hade en marinkikare från Belfast till Southampton, men ingen från Southampton till platsen för olyckan."

"Hvad blef det af den kikare ni hade från Belfast?"

"Vi veta icke."

"Om ni haft kikare, kunde ni sett isberget tidigare?"

"Ja, vi kunde hafva sett det något litet tidigare."

"Huru mycket tidigare?"

"Tillräckligt tidigt att kunna styra undan isen."

"Kände ni och Leigh missräkning öfver att icke hafva någon kikare?"

"Ja."

"Hade officerarne på kommandobryggan kikare?"

"Ja."

Majoren trodde schocken var en våg.

Major Peuchen var det första passagerarevittnet inför komitén. Alla tio af hans vänner, i hvilkas sällskap han reste, förlorade lifvet i olyckshändelsen.

Majoren berättade om sin tripp och sade:

"Det blef aldrig nämndt, att vi hade eld ombord, och vi voro samtliga väl belåtna med resan före kraschen. Efter kl. 11 gick jag till mitt statrum. Jag hade nätt och jemnt klädt af mig, då jag kände en schock. Jag trodde dock, att det endast var en stor våg, skeppet hade mött.

"Femton minuter senare mötte jag Charles M. Hays af Grand Trunk-Pacificjernvägen. Jag frågade honom: "Har ni sett isen?" Han svarade nej. Då tog jag honom med mig och visade honom. Jag iakttog nu att fartyget lutade åt sidan och sade till Mr. Hays:

"Det lutar betydligt, och det skulle det icke göra."

"Han svarade, "Åh, jag vet inte att det betyder något. Detta fartyg kan icke sjunka."

"Han hade stort förtroende till fartyget och sade: "Det gör detsamma hvad vi hafva stött emot. Skeppet är godt för åtta till tio timmar."

Tyckte att det icke fanns tillräckligt med sjömän.

"Jag mötte min vän Beattie, som yttrade: "Man har beordrat ut lifbåtarne. Saken är allvarlig." Jag kunde icke tro det först, men gick in i min hytt och tog på mig varmare kläder."

Vittnet sade, att när han kom upp på däck voro båtarne på styrbordssidan färdiga att nedfiras.

"Der syntes vara brist på sjömän kring lifbåtarne der jag befann mig. När jag kom upp på däck först tycktes det mig att omkring 100 eldare kommo upp med sina kolsäckar och trängdes på däcket. En af officerarne, en präktig karl, dref dessa män från däcket. Han dref dem, som hade de varit en fårskock.

Kallade Smith pligttrogen.

"Tyckte ni, att kaptenen fullgjorde sina skyldigheter?"

"Ja, det gjorde han."

Major Peuchen berömde de qvinnor, som rodde i båtarne, han sade, att det fanns plats i somliga båtar, som lemnade styrbordssidan, och han kunde icke inse, hvarför icke flera manliga passagerare fingo gå i båtarne.

Ingen allmän alarmsignal gifven.

Åtskilliga senatorer frågade, om det faktum, att intet allmänt alarm gafs efter kollisionen kunde förklara, hvarföre så många qvinnor icke infunno sig på däck i tid att följa med lifbåtarne. Han trodde, att det var ganska sannolikt.

Major Peuchen sade rent ut till komitén, att om utkiken på *Titanic* hade varit försedd med kikare, hade olyckan kunnat undvikas.



—H. NORBERG, I KANSAS CITY STAR.

SORGENS ANDE.

KAPITEL XXXVIII.

Några af besättningen vittna.

Medlemmar af besättningen aflägga sina berättelser officiellt, mestadels beskrifvande huru det tillgick vid lastandet af lifbåtarne och Ismays uppförande.

Harold G. Lowe, *Titanics* femte officer, berättade sin historia om vraket inför senatens undersökningskomité. Hans vittnesmål lade i dagen det faktum att han med tillhjelp af en frivillig besättning räddade fyra personer ur vattnet, bergade en hopvikbar båt genom att taga den på släp och tog tjugo män och en qvinna från botten af en kantrad båt, hvilka han samtliga bragte i säkerhet å *Carpathia*. Lowe intygade, att han sett efter båtarne i Belfast Harbor och fann allting i dem med undantag af att en vattenskopa saknades i en. Han var icke fullt viss, huruvida någon brand-drill hållits eller ej. Han visste heller icke, huruvida officerarne voro på sina rätta platser på den sida af fartyget der han var. Han var icke i tjenstgöring på söndagsnatten och kunde icke förmås att positivt yttra sig om skeppets position, ehuru han hade ett memorandum af farten den dagen, hvilken var en bråkdel under 21 knop i timmen. Han förklarade sig vara en nykter man.

Berättar om lastandet af båtarne.

Vittnet sade, han visste icke, när han blef uppväckt. Han klädde sig i största hast och begaf sig på däck, der han fann

folk med lifbälten på sig i de båtar, som gjordes redo att nedfiras. Han började arbeta vid båtarne.

"Jag arbetade vid båtarne under förste officeren Murdock," sade han. "Båten No. 5 var den första som nedfirades.

"Der funnos omkring tio officerare som hjelpte till, två vid hvardera ändan, två i båten och de öfriga vid linorna."

Beordrade Ismay att vara lugn.

"En steward träffade mig å *Carpathia*. Han sade till mig: "Hvad sade ni till Ismay den natten på däcket?" Jag svarade att jag icke visste, att jag sagt någonting till Mr. Ismay. Jag kände honom icke. Nåväl, stewarden sade, att jag användt ett ganska starkt språk till Mr. Ismay. Jag råkade tala till honom, emedan han tycktes börja bli orolig. Han ropade "fira, fira, fira" mycket upprörd."

Ordförande Smith frågade Mr. Ismay angående det använda språket, och Mr. Ismay föreslog att det otillbörliga språket skulle skrifvas ned för att se, huruvida det var passande. Detta skedde. Derpå återkom man till lifbåtarne efter det Lowe förklarat, att Mr. Ismay störde oss i vårt arbete. "Han störde mig, och jag ville hafva honom att gå undan så att vi kunde arbeta. Han försökte komma i båten."

Nekade att han talat med qvinnorna.

"Huru många män funnos i båten?"

"Jag är icke säker, herre, men jag skulle vilja gissa omkring tio."

Lowe nekade till att hafva konverserat med Mrs. Douglas eller Mrs. Ryerson ombord å *Carpathia*.

Senator Smith frågade Lowe, om lifbåten enligt hans mening var lastad till sin fulla kapacitet, innan den nedfirades.

Lowe sökte undvika att gifva ett direkt svar. Senator Smith insisterade emellertid på ett svar.

"Ja, herre," sade Lowe slutligen. "Jag tänker den var tillräckligt lastad för att nedfiras."

"Hvad är det officiella antalet för en sådan lifbåt?"

"Den kan bära sextiofem fullvuxna och en gosse eller en flicka."

"Då vill ni hafva komitén förstå, att en lifbåt under britisk reglering icke kunde nedfiras med säkerhet med ny och stark tackling och utstyrsel, om den innehöll mer än femtio personer?"

"Faran är att om en båt är för full, den vill "buckle" sig upp från båda ändar," sade Lowe. "De 65.5 äro flytande kapacitet. Om ni lastar båten från däck, skulle jag icke tycka om att placera flera än femtio personer deruti."

Senator Smith refererade till tredje officeren Pitmans vittnesmål, i hvilket han sade, att det fanns trettiofem personer i lifbåten No. 3. När detta var fallet, frågade han, hvarför icke Pitman kunde gått och räddat de drunknande, hvilkas rop han hörde tydligt, men icke brydde sig om.

"Hade han försökt att rädda dem som voro i vattnet skulle han riskerat deras lif som voro i båten," svarade Lowe.

Förnckade bristen på roddare.

Senator Smith frågade, huruvida det icke vore sant, att skälet till, att båtarne icke blefvo lastade som sig borde var emedan besättningarna icke kunde ro. Vittnet förnekade detta.

"Af hvilken anledning hölls drillen i Southampton?" frågade ordföranden.

"Det var för Board of Trade."

"Det fanns åtta män till hvarje båt då, och de voro alla goda roddare. Hvar voro de, när ni lastade lifbåt No. 5?"

"Ni måste komma ihåg, min herre, att vi voro i hamn och kunde välja våra män. Vid kollisionen gingo männen ner med "bosun" för att klara iväg korridorsdörrarne och bereda plats för lastningen."

Vittnet sade att disciplinen var utmärkt. Endast en båt, en hopvikbar, kantrade.

Senator Smith frågade angående besättningens antal. Vittnet svarade, att såvidt han visste funnos der 903.

"Och med 903 man ombord", sade senatorn, "hade ni icke nog att bemanna tjugo lifbåtar som sig borde?"

Vittnet tvekade och ordföranden visade sitt missnöje och gick äfven så långt att han tadlade officerens vägran att gifva direkta svar.

Vägrade ingen.

Senator Smith sökte derefter att finna ut huruvida några män, qvinnor eller barn vägrats tillträde till båtarne eller kastades ut efter det de kommit in.

Officeren svarade, att ingen vägrade och förklarade, att den enda svårighet de hade, var när passagerarne ville bråka med nedfirningsmekanismen.

"Det fanns intet urval. Vi togo qvinnorna och barnen samt sedan de andra i den mån de kommo. Det var en ständig procession vid båda ändar af båten.

"Var Mr. Ismay der?"

"Ja, han var. Han var rätt vid min sida. Jag visste icke då att det var Mr. Ismay, men jag vet det nu. Det var

samme man jag tillsade att icke bråka med nedfirandet af No. 5. Men han tog i och hjelpte till sedan. Jag kunde se hans ansigte från skenet af raketerna, när båten No. 3 nedfirades."

Lowe omtalade, huru han lät binda tillsammans fem af lifbåtarne och öfverförde passagerare från hans båt. Han uppmanade derefter frivilliga att ro tillbaka till vraket.

"Vi rodde tillbaka och rundt omkring vraket," sade vittnet, "och vi hjelpte upp fyra män som lågo i vattnet."

"Ni sade för en stund sedan, att ni väntade med att återvända till vraket, tills saker och ting lugnat sig, sade senator Smith. "Hvad menade ni dermed?"

"Tills skriken upphörde."

"De drunknandes skrik?"

"Ja, herre. Vi vågade icke bege oss in i menniskomassan. Den skulle sänkt både vår båt och oss sjelfva. Vi stannade på scenens utkant, men det skulle varit sjelfmord att bege sig dit in."

"Huru länge dröjde det, innan det blef lugnt och tyst?"

"Omkring en och en half timme."

"Huru många personer befunno sig i er båt, när ni lade till vid sidan af *Carpathia?*"

"Omkring fyratiofem. Jag tog dem från en sjunkande collapsible båt. Jag lemnade liken af tre män."

Senator Smith önskade finna ut något om skjutandet ombord å *Titanic* när denna sjönk. Lowe sade att han affyrat tre skott i vattnet för att skrämma bort några emigranter, hvilka han fruktade voro i farten med att sänka en full båt genom att hoppa i den. Han var emellertid säker, att skotten icke träffade någon.

Vittnesmål af Lightoller.

Det hufvudsakliga intresset i det vittnesmål, som afgafs af C. H. Lightoller, andre officer å *Titanic,* koncentrerades i hans berättelse om J. Bruce Ismays uppförande.

Senator Burton bad vittnet omtala sin konversation med Ismay å *Carpathia.* Lightoller sade att han och kamrater bland officerarne hade talat om *Cedrics* afsegling och att det skulle vara en "jolly good idea", om de kunde komma ombord å det fartyget. Det skulle haft till resultat, att männen höllos tillsammans och att enhvar finge komma hem.

"När vädret började arta sig till tjocka, anmärkte Mr. Ismay till mig," sade Lightoller, "att det väl knappast blefve möjligt att hinna till *Cedric,* innan den afseglade. Han frågade mig, om jag trodde det vara rådligt att sända ett trådlöst telegram att qvarhålla *Cedric.* Vi voro alla öfverens, att det vore den bästa planen och tillrådde honom att sända telegrammet."

Ismay beklagade sin räddning.

"Jag kan upplysa, att vid det tillfället Mr. Ismays sinnestillstånd icke var sådant, att han kunde sköta några affärer," sade Lightoller. "Han tycktes hafva fått den idén, att han bort gå till botten med fartyget, alldenstund qvinnor gjorde det. Jag försökte det bästa jag kunde att få den idén ur hans hufvud, men lyckades icke. Jag sade honom, att det fanns mer för honom att uträtta på jorden och att han icke skulle tillåta den tanken att få öfverhand med sig, att han gjort något orätt genom att icke stanna qvar och drunkna. Doktorn å *Carpathia* hade många svårigheter med Mr. Ismay af samma anledning.

"Det berättades mig ombord å *Carpathia*, att chefofficeren Wild, som arbetade vid den hopvikbara båten i fören, hade sagt till Ismay, att det icke fanns några flera qvinnor ombord. Ismay höll sig tillbaka, men Wild, som var en stor och kraffull man, hyfvade honom in i den hopvikbara båten."

Senator Smith frågade Lightoller, hvarför han vid sitt vittnesmål i New York icke omtalade sändandet af telegrammet från *Carpathia*, att *Cedric* skulle qvarhållas.

"Jag sade ingenting derom då, emedan ingenting blifvit nämndt om telegrammet vid den tiden," svarade Lightoller.

"Visste ni, när ni sände telegrammet, att senaten skulle hålla en undersökning?"

"Absolut icke, annars hade telegrammet aldrig blifvit sändt. Vår tanke var att hålla vittnena tillsammans just för en sådan undersökning, hvilken vi visste komme att anställas i England."

Lightoller sade, att S. Hemmings, en lampman, som väntade att vittna inför komitén, promenerade hela skeppets längd strax innan det sjönk och såg endast två qvinnor.

KAPITEL XXXIX.

Enkor och faderlösa i båtarne.

Af Fred S. Miller.

I de första berättelserna om *Titanic*-olyckan, som spreds genom pressen öfver två kontinenter blef naturligtvis mycken vigt lagd på de sensationella dragen. Dessa pressnotiser upptogo hela spalter med beröm öfver de hundratals dödas hjeltemod och berättade de mest framstående dragen af olyckshändelsen. Derpå följde ett fördömande anskri öfver fartygets redare, då deras liknöjdhet och hänsynslöshet kommo i dagen vid senatsundersökningen. Och nu sedan alla fakta äro bekanta, är det ganska sannolikt, att redogörelserna skola i det skicket qvarstå i menniskors minnen: för hjeltarne beröm till skyarne; fördömelse för de brottsligt ansvariga, hvilkas slapphet eller girighet var skulden till tragedien.

Men en sida af saken har deremot, synes det oss, egnats allt för ringa uppmärksamhet. Ehuru vi skoningslöst fördöma all brottslig underlåtenhet och under det vi, såsom rätt och billigt är, erinra oss dem, som uppoffrade sina lif för att rädda andra, äro vi också skyldiga att ömt erinra oss de räddade, hvilka midt i nattens mörker svängdes öfver fartygets sidor omgifna af all den fasa och förtviflan, som måste hafva varit förherskande — de farväl, som i förskräckelsens ögonblick uttalades och öfver hvilka ljöd kommandot: "Qvinnor och barn först!"

Och det hade tagit mycken manlig auktoritet att öfvertala dessa qvinnor att låta rädda sig, äfvensom en god del osanning.

"Det är bäst för dig, kära, att gå i båten, fast det i sjelfva verket icke är någon verklig fara för mig att stanna här. Kom ihåg, *Titanic* kan icke sjunka. Kapten Smith önskar alla qvinnor och barn ur vägen för att vara på den säkra sidan, det är allt. En annan ångare är på väg hit, och när den tager er ombord på morgonqvisten, så finner du mig rätt här." —

Och så undan för undan. Dessa makar huru de kunde "breda på". "Män ha i alla tider varit falska!" På detta sätt förebyggde de en panik, görande allt hvad modiga men oerfarna män kunde göra i en dylik kris, nämligen sändande i väg några båtlaster från det gapande svalg, hvari skeppet sjönk djupare med hvarje ögonblick.

Sålunda forslades qvinnorna och deras små till relingen och firades ned till det mörka vattnet. Under det de rodde i väg, kunde de vända sina blickar mot ångaren, hvilken ännu icke visade några tydliga tecken till att ämna falla i stycken, der den låg med utlinierna af sitt stora skrof afteeknade med rader af glödande ljus — när på ett ögonblick dessa ljus flämta sjukligt och sedan dö ut, liksom för att afstänga hoppets sista stråle från dem, som längtansfullt blickade tillbaka. Under dem två tusen famnars djup af oceanen, med endast båtens tumstjocka planka skiljande dem från döden i djupet, och öfver dem det ännu större och omätligare djupet, svart midnatt så långt som de oräkneliga stjernorna.

All känsla af afstånd och rigtning förlorades hastigt för dem. Vi kunna tänka oss deras funderingar:

"Hvar är fartyget?"

"Derborta, endast en mörk skugga synes — så långt bort vi måste hafva rott."

"Men hvad är det för en annan stor och underlig figur?"

"Så egendomligt! En stor höjd resande sig ur vattnet?"

"Nej, det är isberget, som ångaren stötte mot."

"Jag trodde, att *Titanic* skulle hafva skakat af frossa inför ett isberg, och dock ligger isberget der väldigt och reser sig obevekligt, liksom dröjde det för att få se slutet!"

Äfven kunna vi tänka oss, att de tröstade hvarandra och försökte lugna de qvidande barnen på qvinnors sed, uppsände sina brinnande böner till den gode Guden och derigenom fingo nytt mod — böner för det slagna skeppet och dock förlitande sig på, att det skulle vara värdigt det förtroende man hade till detsamma, att det skulle bevara de älskade varelser som de lemnat i dess vård.

Sålunda drefvo de omkring en timme i den kyliga nordannatten, lidande mycket, ur stånd att se något annat än sina egna hopkrupna figurer och hörande ingenting annat än ett svagt, förvilladt gny från fartyget och iskakornas gnisslande mot hvarandra och betäckande oceanen rundt omkring dem. Kaptenens order var, att de skulle hålla sig i båtarne, de ville göra sin skyldighet — lyda blindt utan att fråga hvarför? På morgonen blir det glädje, och när det välsignade ljuset bevisar för dem, att faran för skeppsbrott endast varit ett öfvergående alarm, skola de ro tillbaka der en väntade på henne lika ängsligt som hon väntade sjelf. Räddad från hafvet då. Återförenade för att aldrig skiljas mera!

Man kan ungefär tänka sig deras känslor, när med ett förskräckligt dån explosionen kom, och stora eldqvastar från skorstenarne förkunnade för land och vatten, att allt var för-

loradt. När det genomborrade monstret med ett genomträngande rytande reste sin förfärliga massa rätt upp ur vattnet och blef stående så för ett ögonblick samt sjönk, dränktes hvarje förhoppning och den öde vattenmassan blef svartare af förtviflan och mörker. Vi kunna näranog vara öfvertygade, att ingenting af scenens fasa kändes af dem, till hvilka den förde öfvergifvenhet och en öfverväldigande ödslighet. De voro nog icke förskräckta — icke mera så än de der andra qvinnorna, "när hela landet blef mörkt allt intill nionde timman", när hällebergen remnade och grafvarne öppnades. Möjligen voro de öfverväldigade vid tanken på den stora uppoffring som männen gjort för dem då de gåfvo upp sina platser i båtarne; kanske voro de alldeles förlamade af sorg alltför stor för tårar.

Om detta varit allt! Ty numera bragte natten ännu grymmare lidande. Det som passerat var hårdt nog, men hvad som följde var en ryslig tortyr för de arma oskyldiga, hvilka voro nödsakade att lyssna till drunknandes ångestrop, hvilka stönade bland de hvassa och sönderskärande iskakorna, ropade med hög röst och uppgåfvo andan eller kallade på hjelp der ingen fanns att få. Hjelp? "Djupet säger den är icke i mig och hafvet säger den är icke med mig!" De som skötte båtarne svarade med en obarmhertig tystnad. Ehuru qvinnorna tiggde och bådo, vågade de dock icke återvända bland de många hundrade drunknande, som kämpade förtvifladt mot döden bland de iskalla vågorna.

För omkring en timma fortforo dödsskriken, en lång, odrägligt lång timma, ett blandadt infernaliskt ljud, som reste sig upp från vattnet. Huru det träffade dem som ingen hjelp

kunde bringa. Der funnos äfven andra röster, sådana som denna:

"Oh, mamma, hör, det är pappa! Jag hör honom kalla på oss. Hvarför ro icke männen tillbaka? Det är så kallt för honom i vattnet!"

"Vi kan inte ro tillbaka efter de der "styfva," var svaret från en sjöman enligt hvad som togs på ed vid senatens undersökning. En man kan bli mera känslolös än sjelfva elementen. Icke ens isbergets adamant kan bli hårdare än den flintbiten, hans hjerta.

Slutligen kommo öfver vågorna menniskor med menskliga hjertan bringande menniskokärlek och sympati till de förfrusna stackarne. Det var kapten Roström med hans goda skepp *Carpathia*.

Så uppenbarar sig slutligen menskligehetens tillflykt och styrka, af de gamle kallad "Herrans fruktan". Det är vår fördel att erkänna den i hvarje akt af hjelp, i hvarje vanlig tanke. Ja, i den omvexlande naturen är det vår högsta visdom att se den, äfven när dess mystiska höjdpunkter tyckas hånskratta åt all mensklig ansträngning, tro och förhoppning; när det obarmhertiga djupet säger: den är icke i mig och det vreda hafvet säger: den är icke med mig.

KAPITEL XL.

En del af Titanics döda bringas i land.

Begrafningsfartyget Mackey-Bennett återkommer till Halifax med 190 lik ombord.

Genom arrangement med Hvita Stjernliniens styrande afgick kabelfartyget *Mackay-Bennett* till scenen för olyckan för att taga upp så många lik som möjligt af olycksoffren. Fartyget återkom till Halifax den 30 April, men hade qvarlemnat ett annat fartyg *Minia* å olycksplatsen för att fortsätta med det sorgliga arbetet.

Inkommande med sakta fart i Halifax hamn nådde *Mackay-Bennett* sin docka strax efter klockan 9:30 förmiddagen, under det att stadens kyrkklockor ringde och engelska flaggor voro sänkta på half mast.

Det upplystes, att ombord å fartyget funnos 190 lik och att det hade befunnits nödvändigt att begrafva 116 i hafvet. Bland dem som fördes i hamn voro liken af två qvinnor.

Astors lik fördt till bårhuset.

Öfverste Astors lik fördes från fartyget kort före middag och bars jemte andra till bårhuset.

Kapten F. H. Larnder beskref ångbåtens arbete i hafvet. Han sade, att hela antalet lik som funnos var 306. Af dessa måste 116, till större delen af besättningen och oidentifierade, begrafvas i sjön. Endast 18 qvinnolik funnos flytande.

Reliker af den stora *Titanic* funnos spridda å en yta af mer än trettio qvadratmil af hafvet, sade kapten Larnder. Dörrar, fönster och stolar flöto omkring i tjogtal, men man fann icke ett enda lik fastgjordt vid någon af dem. Emellanåt påträffades liken i grupper af ända till femtio eller flera. Öfverste Astors kropp fanns vara nästan upprätt i sitt lifbälte.

Närhelst en grupp af lik upptäcktes, nedfirades små båtar från *Mackay-Bennett* och i dessa placerades liken tre eller fyra i sender. Då de lyfts upp å kabelskeppet, blef hvarje lik försedt med en nummerlapp af buldan, och värdesaker och papper lades numrerade på samma sätt i en buldansäck.

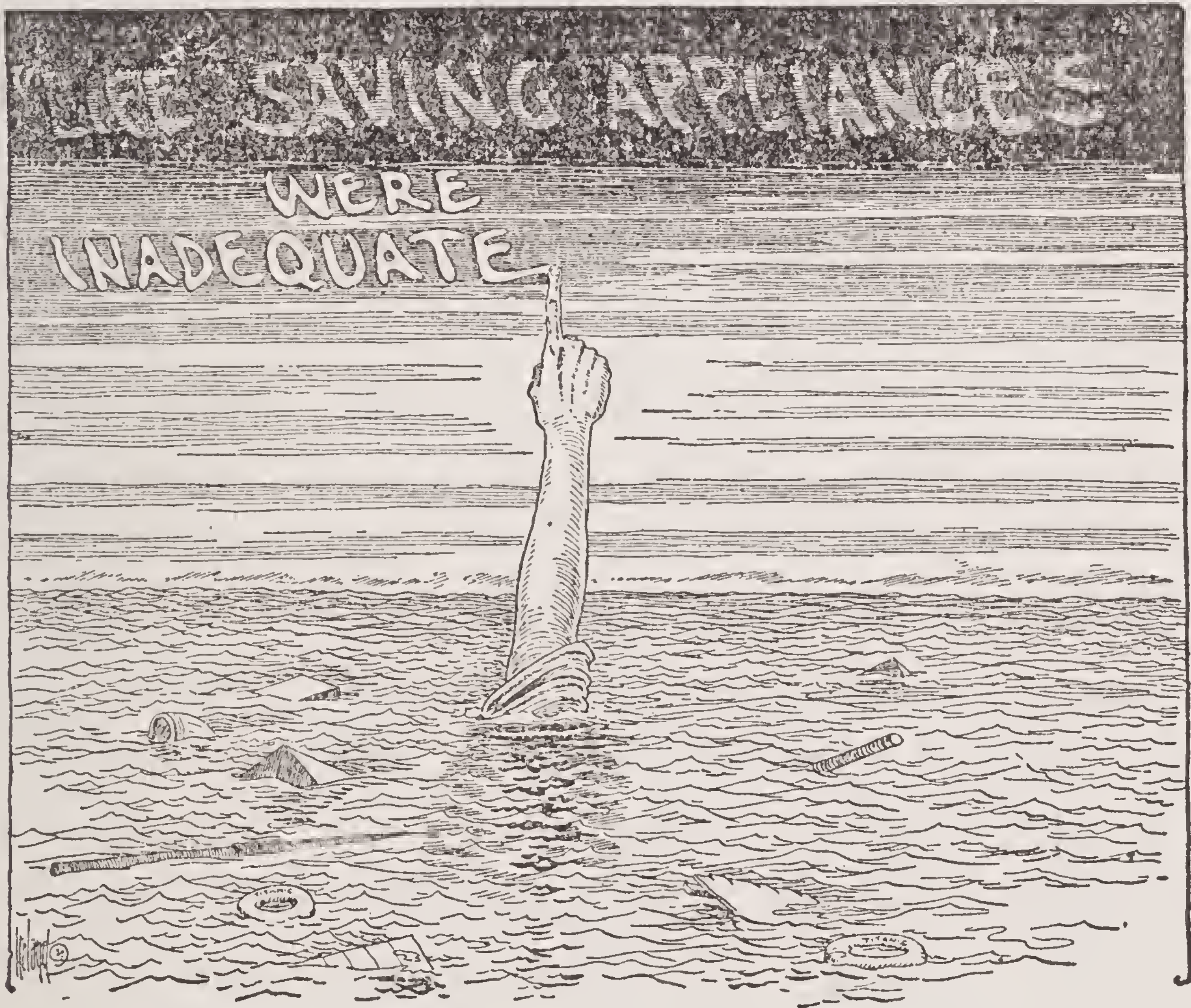
Begrafningsceremoni för de döda.

Canon K. O. Hind af All Saints Cathedral, Halifax, som var med ombord, ledde begrafningsceremonien till sjös. Sådan ceremoni förrättades tre särskilda gånger.

"Vi begrofvo så många i sjön," sade kapten Larnder, "helt enkelt emedan vi icke kunde taga vara på dem. Vår balsameringsutstyrsel var mycket begränsad, hvarföre det blef alldeles nödvändigt att inviga många åt djupet. Flertalet af dem som sänktes kunde icke identifieras. Vi hade instruktion, innan vi gingo ut, att plocka upp alla lik vi funno, men under omständigheterna blef det omöjligt att utföra instruktionerna."

Det tillkännagafs, att rörande identifieringen af öfverste Astors lik existerade icke det ringaste tvifvel. I fickorna hade han $2,500 och bar ett bälte med guldspänne. Det lik som identifierats som Mr. Wideners begrofs i hafvet.

Samtliga lik behandlades med stor omsorg och respekt. De som identifierades öfverlemnades till slägtingar eller vänner, och de oidentifierade erhöllo en kristlig begrafning i Halifax, hvars innevånare ämna sätta upp en vård för att hedra deras minne.



—COLUMBUS EVENING DISPATCH.

KAPITEL XLI.

Illa beställdt med lifräddningsapparater äfven i Sverige.

Att 1,635 menniskolif spilldes när ångaren *Titanic* sjönk i Atlantens djup skylles det faktum att ångaren icke förde tillräckligt med räddningsbåtar. Efter olyckan har man fått ögonen upp i alla länder för den rent ut brottsliga likgiltighet, som myndigheterna öfverallt visat i detta afseende. Är det då inte bättre i Sverige? frågar ni. Nej, tyvärr.

Gällande svenska förordning, som är endast 3 år gammal, är helt enkelt en öfversättning af den engelska Board of Trades reglemente. Det är sannt, att man hittills öfver hela verlden sett upp till Board of Trade som en nära nog ofelbar institution, men det visade sig dock, att den alls icke som sig bort tillgodosett passagerarnes säkerhet framför penningintresset. Den svenska förordningen utmärker sig icke längre upp än till fartyg af 10,000 brutto ton. Passagerarefartyg af nämnda storlek och deröfver behöfva enligt förordningen icke medföra mer än 16 räddningsbåtar under däfvertar. I enlighet med förordningens bestämmelser om båtrymdens uppdelning på olika klasser af lifbåtar äro de angifna båtarna tillräckliga för sammanlagdt 618 personer — besättning och passagerare tillsammantagna. Skulle emellertid fartygets storlek medgifva möjlighet till flera personers ombordtagande än båtrymden tillåter, så måste medföras ytterligare båtrymd i form af exempelvis hopfällbara segelduksbåtar, flottar

eller dylikt. Sådan extra båtrymd behöfver dock icke enligt förordningens ordalydelse, *vara större än trefjerdedelar mer* än den reglementerade båtrymden. D. v. s. äfven det största passagerarefartyg behöfver enligt svensk förordning (i detta fall lika med gällande engelsk lag) icke medföra mer båtrymd än som motsvarar sammanlagdt 1,200 personer.

Granska vi litet närmare gällande svenska bestämmelser om fartygs bergningsredskap, så skola vi finna ännu egendomligare förhållanden. Ofvan angifna förordning af 1900 om lifbåtar rör endast fartyg som trafikera Nordsjön och farvatten der utanför, men har intet att göra med fartyg i Östersjön eller inskränkt fart. För dem finns visserligen en nästan liknande bestämmelse i förordningen af den 1 Juli 1898, som är, rörande räddningsbåtarne, i stort sedt, densamma som förordningen af 1900, men denna förordning gäller endast fartyg byggda efter 1898. För äldre fartyg, hvilka på grund af sin högre ålder skulle synas ha än större behof af säkerhetsanordningar, alldenstund åldern icke blott gör dem till hållbarheten mera skröpliga utan äfven mindre ändamålsenligt byggda och utrustade än hvad skeppsbyggeriets nuvarande utveckling anser vara tillfyllest, för sådana äldre fartyg gäller ännu den gamla hedervärda förordningen af 1864. Denna förordning bestämmer angående båtarna endast att det skall för 1:a klassens passagerarefartyg finnas "två eller flere roddbåtar" samt att det "på besigtningsmännen ankommer att med hänsyn till fartygets storlek och högsta antalet passagerare samt beskaffenheten af farvattnet — — — bestämma antalet och storleken af båtarna." Passagerareantalet skall, enligt samma förordning, bestämmas efter fartygets fria däcksyta, och tages dervid ingen hänsyn till antal och storlek af lifrädd-

ningsbåtarna. Det var till en början meningen att 1898 års förordning skulle efter en viss kortare tids respit tillämpas äfven på dylika äldre fartyg, men, sannolikt för att tillmötesgå *en del redareintressen,* upphäfdes sedermera den föreskriften, och de äldre fartygen få fortfarande trafikera Östersjön m. m. med sina i förhållande till passagerareantalet löjligt små båtutrymmen.

Man skulle kunna lemna talrika exempel, på hvart en sådan abderitisk förordning kan leda, men vilja inskränka oss till att endast ange hurusom t. ex. ett visst passagerarefartyg af 1:a klass eger rätt att föra 545 passagerare, ehuru båtutrymmet är endast 17.01 kbm. Med den fastställda beräkningen af 4 man pr kbm. för lifbåt och 5 man pr kbm. för vanlig roddbåt räcka denna ångarens båtar till för endast cirka 76 personer, under det att återstående 400 passagerare och hela besättningen lemnas utanför räkningen.

Det finns ett par andra svenska 1:a klassens fartyg, som med stöd af samma föråldrade bestämmelser ha laglig rätt att trafikera Östersjön med 1,800 passagerare per kbm. båtrymd, d. v. s. plats för endast omkring 425 personer.

Sverige-nyheter rörande Titanic-olyckan.

En Titanic-matiné. Dagens Nyheter i Stockholm hade den 30 April annordnat en högtidlig Titanic-matiné. Behållningen utgjorde 2,016 kr., hvilken summa, telegrafiskt afsänd till svenska konsulatet i New York, omedelbart kom att tagas i användning till understöd åt nödställda svenskar, räddade vid *Titanic*-katastrofen.

Genom denna form af utdelning gingo medlen dit der de för ögonblicket bäst behöfdes. Betydelsen af den summa, som nu öfverlemnats ligger hufvudsakligen deri, att den ge-

nast, långt innan de igångsatta insamlingarna hunnit leda till resultat, kunde bidraga att fylla de nödställdas egna mest trängande behof för stunden. Hvad åter angår de personer i Sverige, som lidit förlust genom *Titanic*-olyckan, var deras behof af hjelp icke fullt så akut. Dagens Nyheter hade genom att sätta sig i förbindelse med Stockholms Dagblad erfarit, att denna hufvudsakligen med sin insamling afsåg att bispringa den senare kategorien, och hade derför å sin sida haft så mycket mer skäl att koncentrera sig på *Titanic*-svenskarna sjelfva. Medlens afsändande till svenska konsulatet i New York var den väg, som utrikesministern för sin del ansåg vara mest att rekommendera.

* * *

Till förmån för Titanic-orkesterns efterlefvande. Styrelsen för Svenska musikförbundets Stockholmsafdelning anordnade söndagen den 12 Maj en konsertmatiné till förmån för den hjeltemodiga *Titanic*-orkesterns efterlefvande, för hvilken kronprinsessan ställt sig som beskyddarinna.

* * *

En följd af Titanic-olyckan. Hamburg—American-linien vände sig till Götaverken med förfrågan angående byggande af räddningsbåtar. Härifrån lät man förfrågningen gå vidare till stadens båtbyggare, och på initiativ af direktör K. Rudolf, chef för Ängholmens båtvarf, ha dessa haft sammanträde. Resultatet har blifvit att nämnda båtvarf samt G. R. Liljegrens och O. Guldbrandsen & Sons varf satt sig i förbindelse med Hamburg-American-linien för infordrande af ritningar och afgifvande af anbud.

VISBY. Svenskarne på Titanic. Enligt dödsannonser i Gottlands-Posten omkommo vid *Titanics* undergång 36-åriga Hulda Clasén och 14-åriga Hulda Veström, begge från Vänge på Gottland.

Tre passagerare från Bur tros deremot ha undgått olyckan genom att medfölja en annan båt.

* * *

Ännu en som ej var med på Titanic. I uppgiften om passagerarne på den förolyckade *Titanic* fanns äfven upptagen en Algot Nilsson från Grönahög. Denne har emellertid ej medföljt *Titanic,* utan reste i stället med ångaren *Celtic,* och befinner sig nu välbehållen i New York.

* * *

VARBERG. Titanic-olyckans svenska offer. De första dagarna af April afreste till Amerika förre hemmansegaren August Sigfrid Karlsson från Dagsås socken. Han köpte biljett i Köpenhamn och for öfver England. Karlssons afsigt hade varit att resa med en annan af Hvita Stjern-liniens båtar, som gick 2 a 3 dagar senare än *Titanic.* Emellertid meddelade liniens agent i England att Karlsson kunde få medfölja Titanic, enär å denna ångare fanns god plats. Häraf kom det sig att Karlsson kom med på *Titanics* olycksfärd och, efter hvad nu är kändt, var han äfven med bland de omkomna.

Ien del af de publicerade passagerarlistorna förekom också Karlssons namn riktigt, å andra åter oriktigt, men hans hemvist har icke varit angifvet å någon lista. Det tvifvel som med anledning häraf kunnat råda hos Karlssons anförvanter om han verkligen befunnit sig ombord på *Titanic,* har emellertid nu skingrats. Från Hvita Stjern-liniens kontor i Kö-

penhamn har ingått meddelande om att Karlsson medföljt *Titanic,* och då hans namn saknas i listorna öfver de räddade, säger agenten att han sannolikt omkommit.

Karlsson var 32 år gammal och efterlemnar, utom hustru, två barn i åldern respektive 2 och 4 år.

* * *

Sassnitzfärjorna ha tillräcklig lifräddningsmateriel. Med anledning af *Titanic*-olyckan har framställts det spörsmålet, huruvida räddningsmaterielen och säkerhetsanordningarna ombord å Trelleborg—Sassnitz-färjorna äro tillräckliga och fullt effektiva. På förfrågan ha befälhafvarna på de svenska färjorna, kaptenerna G. Lysander och C. Ljungberg, förklarat, att säkerhetsanordningarna äro de bästa och utrustningen af yppersta slag. Lifräddningsbåtarna kunna rymma omkring 425 personer, och högsta antalet passagerare sommartiden har varit 300. Vintertiden varierar passagerareantalet mellan 50 och 125. Besättning och personal utgör i allmänhet 80. Lifbältenas antal äro 1,800.

Inträffar en olycka t. ex. vid en kollision, har färjan, sedan de vattentäta skotten blifvit stängda, stora utsigter att med egna maskiner kunna nå land.

Tvenne färjor äro mycket ofta ute till sjös samtidigt. Skulle derför en olycka inträffa, kunna de, tack vare den trådlösa telegrafen, komma till hvarandras hjelp.

Händelser kasta skuggor.

Den välkände författaren och journalisten Jakob Bonggren yttrar i en artikelserie i "Svenska Amerikanaren" under titeln "Det Underbaras Verld":

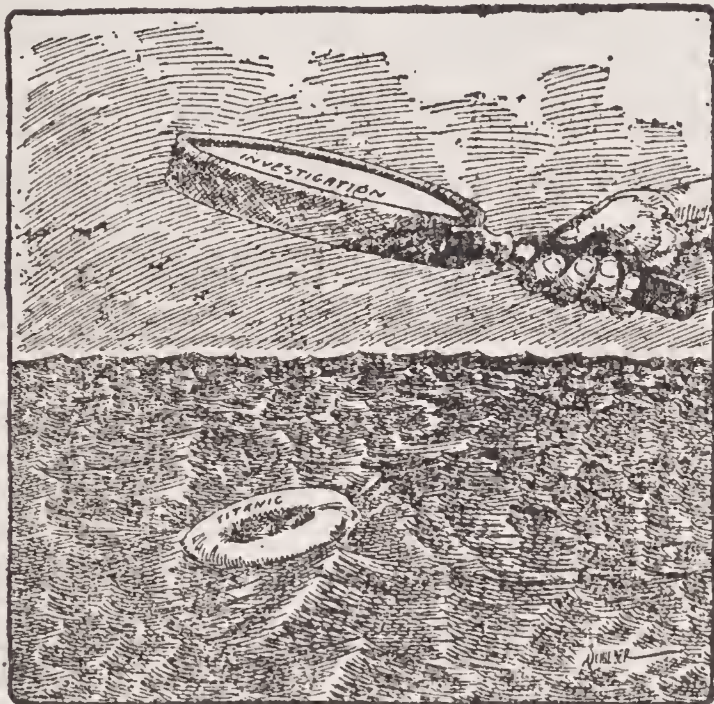
Ett gammalt ordspråk säger: "Kommande händelser kasta skuggor framför sig." Huruvida de göra detta eller ej är visserligen omtvistadt, men det är ett välkändt sakförhållande, att knappt någon enda större olyckshändelse sker, utan att någon funnits som anat den. Och *Titanic*-olyckan är icke något undantag från denna regel.

Vänner till Dr. W. E. Minahan i Fond du Lac, Wis., som omkom med *Titanic,* säga, att han för flera år sedan blifvit spådd att han skulle dö på sin andra oceanresa. När han gjorde sin första tur till hafs, gycklade hans vänner med honom och sade: "På den här resan kan du vara lugn!" Innan han i fjol höst begaf sig på sin andra oceanfärd, påminte hans vänner honom om spådomen. Han var ej vidskeplig; men innan han for, arrangerade han sina affärer, precis som om han trott på spådomen.

Mrs. Peter C. Hansen i Racine, Wis., afreste sistlidne Februari med sin man för att besöka barndomshemmet i Danmark. Till sin bror Thomas Howard sade hon då hon for: "Jag fruktar för att resa till Danmark denna gången; ty jag har en känsla af att aldrig komma tillbaka lefvande. Jag är säker om att båten skall sjunka eller att något annat förfärligt skall hända mig." Hon nämnde sedan, om hennes lik någonsin påträffades, hurudan begrafning hon önskade och hvad slags blommor hon ville ha på kistan. Hon och hennes man omkommo med *Titanic.*

Titanics befälhafvare, kapten Smith, säges ha sagt vid en sammankomst af sjöofficerare tillhöriga Hvita Stjernlinien, innan han ännu erbjöds att bli kapten på den olyckliga ångaren, då någon påstod, att om *Titanic* sjönke, skulle det bli stor för-

lust af menniskolif: "Nå väl, om den största ångaren i verlden sjunker, då skall jag gå till botten med den." Hvilket ju också hände.



KAPITEL XLII.

Kändt svenskt Titanic-offer.

Bland de många svenskar, som omkommo vid *Titanic*-olyckan, befann sig äfven, enligt hvad de senast anlända svenska tidningarna omtala, den i Östern mycket kände kapten Erik G. Lind. På de tillgängliga passagerarelistorna var han uppförd som E. G. Lewy. Någon person med namnet Lewy eller namnet Lind var ej bland dem, som togos ombord å *Carpathia*; på grund häraf torde det vara fullt säkert, att han funnit sin graf i vågorna. Ej heller märkes något af dessa namn bland dem, hvilkas lik identifierats på ångaren *Mackay-Bennett.*

Kapten Lind var en son till framlidne possessionaten Åkerlind på Jordanstorp i Södermanland. I unga år for han till sjös och hamnade under sina resor slutligen i New York, der han en tid hade anställning som hamnlots. Kriget med Spanien bröt ut, och L. gick in vid flottan som matros på en af Förenta Staternas torpedbåtar. Enligt hvad svenska tidningar veta att berätta, fick Lind i sjöslaget utanför Santiago, Cuba, tillfälle att särskildt utmärka sig. När spanske amiralen Cervera insåg att hans flotta var dömd till undergång, störtade han sig i sjön för att dränka sig; men Lind, som från kanonbåten iakttagit att en högre spansk officer gått öfver, störtade sig efter honom och lyckades rädda den gamle amiralen. För denna bragd utnämndes Lind till underofficer i flottan.

Han förde sedermera befälet på en af Förenta Staternas kolångare och slutligen på presidentjakten *Mayflower*, hvilken under kriget var i tjenst som spaningsfartyg. Genom sin oförvägenhet och djerfhet gjorde han derunder många tjenster åt regeringen.

Sedan kriget var slut tog han afsked från flottan och slog sig ned i New York, der han öppnade kontor vid n:r 1 Broadway. Genom sina förbindelser vid amiralitetet erhöll han så godt som monopolrätt på leverans af kol för amerikanska flottans behof och torde på dessa leveranser ha förtjenat en betydande förmögenhet. Efter att några år hafva bedrifvit denna affär återvände han till Sverige, der han återköpte sitt forna fädernehem Jordanstorp, hvilket han kostat på en storartad restaurering. Under de senaste åren har han varit etablerad som affärsman i Stockholm och var nu på väg till New York i affärer, då han möttes af döden.

Lind var tvenne gånger gift; första gången med en dotter till "undertaker" Edw. Molin i N. Y. City, hvilket äktenskap emellertid upplöstes genom skilsmessa, och andra gången med en fröken Karsten i Stockholm. Han sörjes äfven af en åldrig moder, född Tigerschiöld.

Af skadan blir man vis.

"Intet ondt, som icke har något godt med sig," säger ju ett gammalt ordspråk. Detta kan tillämpas äfven i fråga om den förfärliga *Titanic*-olyckan. Denna synes åtminstone få det goda med sig, att lagarna i Amerika och England rörande lifräddningsbåtar och lifräddningsattiralj på oceanångarna komma att ansenligt skärpas.

Sålunda väckte kongressmannen Sabath från Chicago häromdagen i representanthuset i Washington en motion af hufvudsakligt innehåll, att alla ocean-och insjöångare som gå under amerikansk flagga, skola vara försedda med ett tillräckligt antal räddningsbåtar och annan lifräddningsattiralj. De vigtigaste bestämmelserna i lagförslaget i fråga äro följande:

Hvarje ångfartyg, som trafikerar oceanen eller någon af de amerikanska insjöarne, skall vara försedt med tillräckliga lifräddningsinrättningar att hålla alla passagerare, som fartyget har rätt att medföra, samt besättningen ofvan vattnet. Intet ångfartyg skall kunna utklarera, som ej har lifräddningsbåtar för minst 50 procent af det antal passagerare, fartyget har rätt att föra. Board of Supervising Inspectors skall en gång hvarje månad till vederbörande myndighet aflemna rapport rörande hvarje ångares tillstånd och utrustning. På alla oceanångare skola på hvarje tur och på alla exkursionsångare minst hvar sjette dag under hela säsongen lifräddningsöfningar hållas. Hvarje ångare skall vara försedd med strålkastare, som skall vara i verksamhet hela nätterna och när det är dimmigt, äfven om dagarna. De vakthafvande skola vara försedda med dubbelkikare. Hvarje fartyg som ej efterkommer dessa bestämmelser, skall vägras utklareringspapper och öfverträdelse af bestämmelserna skall straffas med böter af från $500 till $3,000 för hvarje särskildt fall.

Det är att hoppas, att dessa eller liknande välbehöfliga bestämmelser af kongressen antagas med det snaraste. Den föreslagna lagen, med dess bestämmelser först om tillräckliga lifräddningsredskap och sedan om regelbunden inspektion skulle säkert komma att råda bot på de värsta af existerande missförhållanden i ifrågavarande afseende.

KAPITEL XLIII.

Skandalösa afslöjanden om Titanic-katastrofen.

Dömdes utlänningar och tredje klass passagerare främst till döden?

Genom den undersökning, som i England anställts med den vid *Titanics* undergång räddade besättningen, ha framkommit de mest sensationella afslöjanden. Det är speciellt tack vare den nystartade dagliga arbetartidningen *Daily Herald* som man fått närmare besked om hvad som tilldrog sig bland emigranterna samt orsaken till att så få qvinnor och barn bland dessa blifvit räddade. Och hvad man nu får höra öfverensstämmer alls icke med de första sensationella telegrafiska underrättelserna om vissa millionärers hjeltemod m. m.

Men det värsta af alla afslöjanden är dock det som rör behandlingen af emigranterna. Enligt uppgifter af särskilda sjömän lära dessa praktiskt taget ha hållits instängda på mellandäcket — utan att något afseende fästs vid om de voro män, qvinnor eller barn, medan de bästa och första båtarne reserverades för första klassens passagerare. Styrmännen sökte intala mellandäckspassagerarne att ingen fara var på färde, och då de icke lyckades häruti, gafs befallning om att hålla massan tillbaka, fastän flera små barn voro synliga i hopen.

Härnedan citeras ordagrannt en del af en artikel, som publicerats i *Daily Herald* och har till författare dess korrespondent i Plymouth.

Man lät utlänningarna drunkna.

Det ges ännu en annan orsak, erfor jag af andra medlemmar af besättningen, hvarför så få tredjeklass-passagerare räddades. Det är emedan någon af styrmännen begynte ropa: "britter först". Detta var naturligtvis intet men för amerikanerna, men det uppmuntrade tillbakadrifvandet i vattnet af portugiser — t. o. m. qvinnor — italienare och andra utlänningar för att rädda de menniskor, som ropade på hjelp på engelska. "En britts lif framför alla andras, var den lösen som gafs", sade en sjöman åt mig. "Det gafs inga order, så vidt jag vet, att föra upp mellandäckspassagerarne på däck för att göra sig klara att stiga i båtarne. Det fanns flocktals små barn på däcket under de sista ögonblicken. En portugisisk qvinna hade tre. Gud vet, hvar de alla hamnade, men vi äro tvungna att berätta allt vi veta, sak samma hvem som sedan må bli lidande."

Man har svårt att kunna sätta tilltro till dessa rader.

Var det en chauvinistisk nationalitetskänsla som bestämde hvem som skulle räddas och hvem som utan ringaste misskund skulle få gå till botten? Och hur skall man väl kunna förstå dessa ord i samband med den dugtige kaptenens:

"Be british!"

Denna anklagelse är en, som hvarje utländsk nation, som har döda ombord på *Titanic,* borde med eftertryck rikta mot dem som bära ansvaret. Ty det bör ihågkommas att anklagelsen icke ens är gjord af en utlänning utan af en *brittisk* sjöman!

KAPITEL XLIV.

Då Titanic kallade på hjälp.

En göteborgare, som var med på Virginian, berättar.

Bland *Virginians* passagerare fanns en ung göteborgare, Oskar Mattsson, som reste öfver till hemlandet för att hemta mor och syster, hvilka äro bosatta i Göteborg. En journalist uppsökte honom och erhöll ett samtal, som var af betydande intresse. Hr Mattsson berättade om *Virginians* hittills enda rekordfärd:

"*Virginian* skulle ha afgått från Halifax kl. 5 på lördags eftermiddag, men blef 4 timmar försenad på grund af att det tåg, hvars post ångaren inväntade, anlände först vid 9-tiden. Afgången från Halifax skedde alltså först kl. 9:30, och jag har efteråt tänkt på att detta var en af de olycksdigra omständigheter, som samverkade till katastrofens fruktansvärda omfång. *Virginians* linie går visserligen ett 30-tal svenska mil norr om *Titanics,* men det är antagligt, att *Virginian* sökt sig längre söderut för att undgå isbergen, om den kommit in i isbergsregionen fem timmar förr, d. v. s. under natten. Och då är det möjligt, att vår ångare kunnat hinna fram i tid och räddat åtminstone största delen af dem som nu omkommit.

Emellertid gick *Virginian* framåt under lördagsnatten och hela söndagen utan att möta is och utan att något hände. Passagerarne gingo till hvila på söndagens afton som vanligt. Jag lade mig i min hytt och somnade godt.

Jag vaknar af att ångaren skälfver och skakar. Allt löst, lampor, glas och karaffiner skramlar och bullrar — något måste vara på färde. Jag rusade upp på däck och mötte en eldare, som kom upp från maskinen för att hemta andan. Och han berättade, att för en stund sedan hela eldarepersonalen purrats och satts till att elda alle man för att drifva upp farten till högsta möjliga.

Uppe på däcket kändes skakningen ännu värre, det var knappt möjligt att stå på benen, röken formligen sköts ur skorstenarne, och stora gnistor sjönko i vattnet långt bakom svallet som drefs upp af propellrarna. Vi rusade bort till loggen för att konstatera ångarens fart.

Den var i det allra närmaste 21 knop, och *Virginian* gör eljest 16. Det betyder lika mycket som om *Mauretania* skulle drifva upp sin fart till 32 knop och *Calypso* till 19 eller 20. Säkerhetsventilerna voro belastade till det yttersta, och hvilket ögonblick som helst kunde pannorna gå i luften. Jag har aldrig varit med om något liknande.

"Nu gör den ett hopp igen", sade eldaren, och verkligen, farten ökades ännu en hårsmån. Hvarje man dernere arbetade som för lifvet. Andras lif, gissade vi. Och så var det.

Det var kallt redan nu, och jag sprang ned och tog på mig öfverrock. Se'n kom jag tillbaka. Att sofva var omöjligt, och allt fler passagerare döko upp ur hytterna och kojerna. Det frågades och hviskades, så kom det förlösande ordet:

"Det är *Titanic,* som kallar på hjelp, ett 100-tal mil härifrån. Den har stött på ett isberg, och vi ha nu vändt åt sydost och gå rakt dit för att hjelpa."

En underlig stämning blef det ombord. Den lilla *Virginian* på 12,000 ton jagade genom hafvet för att hjelpa den

sårade hafsjetten. Det kunde hända oss liknande hvilket ögonblick som helst, ty nu fanns ej tid för försigtighet. Men vår egen fara tänkte ingen på. Vi blott önskade innerligt att vi skulle hinna fram i tid.

Men vi hunno ej fram. Just när vi började få isbergen i sigte, upphörde nödropen, och en dof känsla af att jetteångaren låg i djupet gjorde sig gällande. Men alltjemt rusade *Virginian* framåt. Någon kunde ju vara vid lif. Det fanns ju båtar, ehuru ej tillräckligt, det visste vi. *Virginian*, med plats för inalles 1,500 personer, inberäknadt besättning, hade fler båtar än *Titanic*. Och dessutom lifbälten i hvarje hytt. Räddningsbåtarne gjordes klara och bäddar anordnades öfverallt, der det fanns plats.

Det var nu fullt dagsljus och isberg så långt ögat nådde. Just som vi trängde in i barriären meddelade *Carpathia*, att den var framme och tagit alla ombord, som voro vid lif. Men då var det också så pass nära, att ångarens kapten beslöt gå fram till olycksplatsen.

Jag glömmer aldrig det ögonblick, då vi hunno fram till stället, der *Titanic* gått i djupet. Isberg tornade upp sig som skyskrapare, 100 fot höga och derutöfver, och mellan dem låg nattgammal is och packis, hopad som om en isbrytare gått fram. *Titanics* sista färd utmärktes genom en ränna i isfältet. Inga spillror syntes på isen, och inga lik kunde jag se. Deremot påstodo mina medpassagerare, att de sett sådana, och det är ju antagligt efter hvad vi nu veta. Kölden var betydlig — antagligen 5—6 grader under 0 —och det var ej svårt att förstå, att så många af de förolyckade fröso ihjel.

Virginian stannade en stund på olycksplatsen och fortsatte derefter försigtigt genom isen. Nu var det ju ej en färd för

lifvet längre. Kursen återtogs ej genast utan vi gingo kortaste vägen för att komma fria. Men det tog åtta timmar innan vi voro klara.

Isbergen ha i år kommit mycket tidigt, minst en månad före vanligheten, och ha derför ej hunnit smälta. Uppe i isbergsområdet nordost om New Foundland ha de hopats utan att ofredas af vårvärme, och det är ofantliga massor som drifvit ned mot golfströmmen. Jag har passerat bankarne åtskilliga gånger, men aldrig sett värre.

Naturligtvis var det förstämning ombord på *Virginian*, men vi visste ingenting om olyckans förfärliga omfång förrän vi kommo i land i Liverpool. Kaptenen ansåg klokast — och han hade nog rätt — att ej meddela något af telegrammen för att ej skrämma passagerarna, och derför trodde vi, att kanske något tiotal drunknat. Men att en hel liten stads innevånare lågo i djupet, det anade vi ej. Det stod heller ingenting i tidningen ombord om antalet omkomna."

KAPITEL XLV.

Welinska däfverten.

Svensk uppfinnare på besök i New York med anledning af Titanic-olyckan.

Uppfinnaren af den så kallade "Welin quadrant davit" ankom nyligen till New York med ångaren *Caronia* från England. Han ankom dit speciellt för att få tillfälle att af de räddade från *Titanic* höra deras åsigt om, huru utsättningen af lifbåtarne försiggick och huruvida däfvertarna i farans stund verkligen motsvarade på dem ställda anspråk. Ångaren *Titanic* var nemligen utrustad med dävertar enligt det Welinska systemet. Ingeniör Welin förklarade, att han vore villig att uppträda inför den af senaten anordnade undersökningskommissionen, om denna skulle inkalla honom och anse hans vittnesmål vara af någon betydelse.

Den Welinska däfverten är en mycket praktisk anordning för sjösättning af lifbåtar, och har densamma funnit en mycket vidsträckt användning inom alla nationers handelsflottor. Genom densamma kunna två män, hvilka ej behöfva någon föregående speciell träning, utsätta en lifbåt och i fall omständigheterna så skulle påfordra lär en man kunna verkställa sjösättningen. När däfverten är i sitt normala läge stå dess båda armar rätt upp och genom en vefanordning på hvardera armen höjes båten upp från däck samtidigt som däfvertens armar böjas utåt och föra båten utanför relingen, hvarefter den

sänkes ner i vattnet. Alltsammans kräfver endast en minuts tid. Maskineriet kan låsas genast, och båtarne blifva orubbliga i sitt läge, till dess maskineriet åter sättes i gång. Härigenom undviker man kantring af båtarne, hvilket med den gamla anordningen med taljor och block ej så sällan inträffade. Dessa däfvertar ega äfven den förtjensten, att de kunna appliceras alldeles invid relingen, hvilket gör, att båtarne icke i någon afsevärd del inkräkta på utrymmet på däck.

Af de beskrifningar, som varit tillgängliga öfver *Titanic*-katastrofen har man ej observerat att minsta svårigheter uppstodo vid lifbåtarnes utsättning; det var dessas otillräckliga antal, som så berättigadt klandrades.

Ingeniör Welin, som är några och femtio år gammal är Stockholmsbarn. Efter afslutade studier vid Tekniska högskolan blef han lärare i ritning vid samma institut. Under denna tid kom han i beröring med Palmcrantz och Nordenfelts verkstäder i Stockholm samt uppfann flera snillrika verktyg för tillverkning af blykulor.

Senare kom han till Maxim-Nordenfelts gevärsfaktori i England, der han snart intog en ledande ställning. Han afbröt emellertid sina förbindelser med sagda firma och startade egen affär. Han är en af de få uppfinnare som lyckats slå mynt af sina uppfinningar och har sålt många af sina patent inom krigsmaterialernas område till Maxim i England, Krupp i Tyskland och Förenta Staternas regering.

Hans ädla och hjertegoda maka uttryckte ofta sin önskan, att han i stället för att uppfinna förstörelseredskap borde anstränga sina krafter med att uppfinna något för att rädda menniskolif. En hans broder, som är sjökapten, fäste då hans

uppmärksamhet vid de bristfälliga anordningar, som ända dittills begagnades för att utsätta lifräddningsbåtar från fartyg.

Ingeniör Welin kände sig tilltalad af den framkastade idén och företog en del sjöresor för att sätta sig in i saken. Så tillkom den däfvert, som bär sin uppfinnares namn och som det ej behöfdes många år för att få erkänd öfver hela verlden.

Men det är ej allenast som den genialiske uppfinnaren, som ingeniör Welin gjort sitt namn aktadt och berömdt. Som ett vackert och varaktigt minnesmärke öfver honom och hans maka står Skandinaviska Sjömanshemmet i London, som fru Welin med sin mans finansiella och moraliska understöd grundat och byggt, och hvilket de båda fortfarande, sjelfuppoffrande egna sina omsorger.

Mot fartygskollisioner.

Inför den fasansfulla olyckan med *Titanic* torde det vara lämpligt erinra om, att det finnes en svensk uppfinning, som på sin tid med framgång demonstrerats och som är afsedd att, om inte precis omöjliggöra, dock betydligt försvåra uppkomsten af dylika sjöolyckor. Uppfinnaren är kaptenen vid fortifikationen Henrik Berglund, som på sin tid erhöll patent på sin uppfinning.

Denna tar sig uttryck i två å fören af ett fartyg placerade apparater, af hvilka den ena är försedd med en strålkastare af synnerligen hög belysningskraft. Den andra apparaten är bl. a. försedd med en seléncell. Mellan de båda apparaterna finnes en skärm, som gör att selénapparaten blir fullständigt obelyst af den nämnda lampan.

När skyddsanordningen skall användas, nedsänkes den i vattnet, så att hela apparaten verkar under vattenytan. Lam-

pans ljusknippe utstrålar genom en lins och kastas rätt fram genom vattnet. Är detta fritt, så fortsätter ljuset så långt belysningsstyrkan tillåter. Men om t. ex. ett fartygsskrof kommer in i det belysta fältet, så återkastas ljuset och påverkar dervid apparaten med selén-anordningen. Selénen, som är ytterst känslig för en dylik påverkan, reagerar märkbart, och denna reaktion användes att påverka en elektrisk ledning, genom hvilken å kommandobrygga och maskinrum gifves tillkänna, att fara är å färde.

Vid samtal med uppfinnaren af denna sinnrika apparat till förekommande af fartygskollisioner har denne såsom sin fasta öfvertygelse uttalat, att om en dylik anordning funnits på *Titanic*, den nu inträffade katastrofen varit otänkbar. Ty ljuset från rekognosceringslampan kunde knappast haft något tacksammare att återkasta ifrån sig än just ett glänsande isberg, hvadan också varningssignalerna från selénanordningen skulle ha varit de märkbarast möjliga.

KAPITEL XLVI.

Kapten A. C. Roström.

Efter *Titanics* haveri, den hemskaste sjöolycka som timat på senare tider, innehöllo dagtidningarne rätt mycket om kaptenen på *Carpathia*, Arthur C. Roström, hvilken räddade så många menniskolif. Men för det England skulle få äran af en bland nutidens största räddningsbragder, har dess press ängsligt dolt att kapten Roström är af svensk börd. Han är emellertid född i London af svenska föräldrar, hvilka jemte en äldre broder och två systrar till honom ännu äro bosatta der. Vid 15 års ålder ingick han i engelska flottan och tjenstgjorde åren 1901-1902 i boerkriget, der han anförde en trupp svenska frivilliga på den engelska sidan. Under kriget tjenade han med synnerlig utmärkelse och fick efter dess slut anställning som styrman på Cunard-liniens båtar. Den framstående ställning han nu innehar som befälhafvare på en af de största passagerarebåtarne på Atlanten har han svingat sig upp till genom duglighet och pålitlighet. Han är, kort sagdt, en af de många, till lands och sjös, som hedrat svenska namnet i utlandet.

"Nearer, my God, to Thee."

Det sägs ju, att då *Titanics* qvarlemnade passagerare visste, att de voro vigda åt döden, spelade den hjeltemodiga orkestern en psalm: "Närmre, min Gud, till dig."

Det ligger något egendomligt stort i detta, något som får oss att bita ihop tänderna för att tvinga ner en tår af förtvif-lan vid föreställningen om hela detta gränslösa skådespel; man har ju alltid en instinkt att beherska en rörelse inför främmande olyckor och som hjelper så litet. Den tjenar dock till att en sekund ställa oss öga mot öga mot det i en eller annan form oåterkalleliga.

De kristna ha sådana sånger, som i för länge sedan inlärda rytmer ge uttryck åt ödmjukhet och föreningsband inför döden. Men helt visst — om en verklig hedning varit med, hade han förenat sig med dessa, ett fåtal troende, och det större flertalet indifferenta och låtit sig genomströmmas af samma stora resignation, som endast bröts af ett obeherskadt och spontant skri, i det ögonblick då vattnet slog öfver vraket. Det är stort att kunna finna sig i sitt öde och menniskor ha många gånger förr i historien visat att de kunnat det. Många hedniska romare ha dött upprätt som Petronius gjorde, mången skeptisk aristokrat har med lugn och fullt medvetande i en bödelskärra skramlat till giljotinen, många, många hundra olärda män af folket ha dött tyst och utan klagan af sina sår på slagfälten och utan att knota öfver det orimliga deri, liksom helt visst de döende på *Titanic* inte hade en tanke på att det borde finnas fler räddningsbåtar. Halfeskimån Bröndesen kröp in i sin sofsäck, och vände ansiktet mot tältets vägg och väntade så döden, sedan han fyllt sin pligt att ge alla underrättelser om Mulius-Eriksen och sedan det var honom klart, att han skulle hungra ihjel. Han hade inte ens förtärt alla de konserver som funnos, som en man tog han sitt öde i denna ensamhet, som sedan inte stördes förr än månader senare, då man fann honom.

Så kan ibland menniskan och har kunnat oberoende af uppfostran och ställning, göra sig till herre öfver omständigheterna. Men man ser också, hur vi i stora ögonblick ha behof af att sluta oss tillsammans, och det är då sången som får vara föreningsbandet. I vissa stunder brytes den stora ensamhet, vi alltid ha omkring oss som en osynlig väf, der vi gå bland anhöriga och vänner. Kanske för att intala sig att man inte är ensam, att rösterna förena sig mot skyn, kanske det verkligen finns ett föreningsband, ett segerns eller olyckans brödraskap — det är svårt att veta för den som icke stått inför en sådan situation.

Det var en psalm som blef *Titanics* dödshymn och för hela verlden skola dessa ord "Nearer, my God, to Thee" för framtiden alltid frammana bilden af mer än 1,600 menniskor, vigda åt en af nutidens grymmaste dödar. Romartidens gladiatorer sade åt Cæsar: "Morituri te salutamus". Vi åt döden invigde helsa dig — och de sade det lugnt. Hedningar eller kristna, okunniga eller upplysta menniskor, det är icke derpå det beror. Det är något annat, som plötsligt blottar menniskans hållning inför det oundvikliga. Må vi stanna tysta, då detta något uppenbaras för oss — det klädes illa i långa dikter af dagspressens yrkesskalder, en psalm, tillgripen i nödens stund, förklarar det långt vackrare, skrifver V. v. K.

Två stora nationer i sorg.

När nyheten om den olycka som händt så många framstående engelsmän och amerikaner blef bekant, utvexlades kondoleanstelegram mellan konung Georg af England och president Taft, så lydande:

Konung Georges telegram.

"Drottningen och jag äro angelägna om att få försäkra eder och den amerikaska nationen om den stora sorg vi erforo öfver den förskräckliga förlust af lif, som inträffade bland amerikanska medborgare så väl som bland mina egna undersåtar genom *Titanics* skeppsbrott. Våra länder äro så intimt förenade genom band af vänskap och broderskap, att en olycka, som drabbar det ena nödvändigtvis måste affektera det andra, och i närvarande fall lida de gemensamt.

George R. and I."

President Tafts svar.

"Genom den upprörande olycka som drabbat *Titanic* äro de båda ländernas folk bragta till en stark känsla af gemensamhet i sorg öfver deras ömsesidiga förlust. Det amerikanska folket deltar i sorgen med sina blodsförvandter på andra sidan hafvet. På mina landsmäns vägnar tackar jag eder för edert sympatiska kondoleanstelegram.

William H. Taft.

Hvarför Titanic sjönk.

I England anser man att ångaren gått flott, om ej skotten öppnats. — Nya detaljer bli framdragna i ljuset.

Senatsundersökningen i Washington angående *Titanics* undergång återupptogs men hafva tills vidare icke bragt något nytt af vigt i dagen. Deremot ha vid den af britiska handelsministeriet igångsatta undersökningen i London särskildt vittnesmål af intresse afgifvits.

Sålunda berättade Charles Hendrickson, en af de 7 af *Titanics* 83 eldare som räddades, att den räddningsbåt, med hvars manövrering han var behjelplig, icke kunde gå tillbaka till olycksplatsen för att rädda ytterligare skeppsbrutna, enär sir Cosmo och lady Duff-Gordon ansett risken för stor och protesterat deremot. Denna utsago tillmättes stor betydelse.

Fred. Scott, som olycksnatten tjenstgjorde i turbinmaskinrummet på *Titanic,* vittnade att han kl 12:45 fått order att öppna de "vattentäta" skottdörrarne från detta maskinrum till en bakom detsamma belägen afdelning, för att maskinisterna skulle kunna nå fram till pumparne. Som bekant, har Thomas Dillon från ingeniörsstaben tidigare uppgifvit att skottdörrarne på öfvermaskinistens order öppnats. Eldaren Barrett vittnade att efter sammanstötningen med isberget vatten omedelbart inträngt i det "vattentäta" skottet n:r 6 och i en angränsande kolbox, som på söndagen tömts, emedan eld der utbrutit strax efter afresan från Southampton.

Enligt flera vittnens utsago, skall jetteångarens akterskepp för en stund åter ställts i normalt läge, sedan förskeppet sjunkit. Man anser på grund häraf att fartygets akterdel skulle hållits flytande, ifall skottdörrarna icke öppnats.

KAPITEL XLVII.

Hvem bär ansvaret?

Kapten Smith på Titanic stod mellan tvenne eldar — antingen måste han lyda sin förman eller riskera förlusten af sin plats.

En äldre svensk affärsman och fartygstekniker, som ett stort antal gånger farit öfver Atlanten, länge vistats både i England och Amerika samt deltagit i deras bullrande affärslif, har i en intervju med en svensk hufvudstadstidnings representant yttrat sig som följer:

"Kapten Smith får ju bära en stor del af ansvaret. I viss mån är detta rätt — kaptenen är ju kung på sitt fartyg, gu'nås. Men som jag kände kapten Smith mycket väl och för ej mer än några få månader tillbaka hade ett långt samtal med honom om *Olympics* och *Titanics* konstruktion, om de vattentäta skotten och om räddningsattiraljen, och som jag också känner administrerande direktören Ismay för White Star Line — jag kände hans far före honom sedan 1870 eller 1871, då Hvita Stjern-liniens båt *Atlantic* undergick sitt hemska öde — så vill jag säga er, hvad jag tänker derom.

Kapten Smith var endast lydkonung på *Titanic;* den verklige kungen var Mr. Ismay; han hade ingen öfver sig, och mot hans order fanns ingen appell. Smith måste lyda. Alla kaptener i Hvita Stjern-liniens tjenst måste lyda — det var den äldre Ismays maxim, och den har sonen troget tagit i arf.

Vägrar någon — så adjö med honom! Det finnes hundraden, som hvarje ögonblick stå redo att träda i stället.

Nu hade Mr. Ismay befallt:

"Raka vägen till New York, full maskin natt och dag, i mörker eller ljus, i sigtbart väder som i tjocka."

Smith måste lyda. Han hade blifvit varnad af *La Touraines* befälhafvare, som pr trådlös telegraf meddelade, att väldiga isberg simmade omkring rakt för-ut i *Titanics* route. Men Ismays order gällde högre än hundrade varningar — han måste fortsätta för fullt tryck i cylindrar och turbiner.

Det var Ismay, som i sjelfva verket förde befälet.

"Jag har," fortsatte ifrågavarande sagesman, "velat säga detta, då min gamle vän kapten Smith ligger i hafvets djup och hans mun är tilltäppt. Smith var en genomhederlig menniska, en hjelte, som gick i döden och tog halftannat tusen med sig, alla offer för ett oerhördt tyranni, ett förakt för andras lif och egendom utan like.

Jag har en gång i England ganska offentligt uttalat, att jag, näst Bismarck, icke sett sådan förmåga att oberördt tränga sig fram öfver menniskokroppar, som hos herrarna Ismay. Och när deras historia en gång blir opartiskt skrifven, får jag otvifvelaktigt rätt.

Senaste gången jag träffade kapten Smith var ombord å *Olympic* i Southamptons hamn.

Olympic hade då alldeles nyss blifvit reparerad från de skador, den erhöll vid kollisionen med pansarkolossen *Hawke*. Jag sade då till Smith:

"Hvarför girade ni inte undan för *Hawke*, så hade kollisionen undvikits?"

Härpå svarade Smith:

"Jag hade lagen på min sida — jag manövrerade alldeles rätt. En gir skulle ha kostat mig 20 minuter, och hade rederiet fått veta, att jag hade för sed att gå undan, när jag hade rätt att gå rakt fram, så kan ni väl tänka er, huru det gått med mig."

Vid mitt besök i Southampton, sista gången jag såg kapten Smith, hade jag tillåtelse att i alla detaljer studera *Olympic,* och jag begagnade mig deraf. Jag frapperades dervid af det oerhördt ringa antalet lifbåtar, och det likaledes ringa antalet vattentäta skott. Ett stycke ifrån låg den amerikanske ångaren *St. Paul,* som jag likaledes tog noggrannt i betraktande, och jag fann då, att antalet båtar och skott på *St. Paul* i förhållande till storleken var cirka fem gånger större än på *Titanic.*

Jag anmärkte detta till kapten Smith och frågade, huru det skulle gå, om en kollision inträffade ute till hafs. Med en blick, som jag ej glömmer, svarade då kapten Smith:

"Fråga Mr. Ismay och Lord Pierry" (f. d. juden Wolff, chef för Belfastvarfvet, der *Olympic* och *Titanic* byggts).

Pierry var ombord, och jag var nog djerf att ställa samma fråga till honom.

En axelryckning och en handgest blef det enda svaret.

Major Peucher, en af de räddade från *Titanic,* meddelar ytterligare:

Vi passagerare, som varit i tillfälle att iakttaga Ismay ända sedan afresan från Southampton, visste redan för länge sedan, att han aldrig tänkte på annat än sin egen personliga beqvämlighet. Han borde ej heta J. Bruce utan J. Brute ("odjuret") Ismay.

Då han kom ombord på *Carpathia* voro hans första ord:

"Jag är hungrig. Ge mig något att äta! Jag är Ismáy, — I s m a y, hör ni!"

Ej ett ögonblick bekymrade han sig om de öfverlefvandes tillstånd eller det möjliga antalet döda. Han brydde sig ej heller det minsta om att i sin egenskap af direktör för Hvita Stjern-linien organisera den nödvändigaste hjelpen åt de olyckliga, af kölden fullkomligt stela qvinnorna."

De franska barnen.

Med ångaren *Oceanic* anlände nyligen till New York en Madame Marcelle Navritil från Frankrike, hvilkens båda minderåriga barn blifvit på ett märkligt sätt räddade vid haveriet. Hennes man, från hvilken hon varit skild, hade röfvat bort barnen och tagit dem med sig på resa till Amerika. Han omkom. En passagerare hade ställt barnen i den sista båten som lemnade det dömda fartyget. En Miss Margaret Hays, som befann sig der, tog sig af barnen och i hennes vård befunno de sig, tills deras moder, som fått veta deras öde, anlände för att hemta dem.

KAPITEL XLVIII.

Den svenska värdeposten på Titanic.

Enligt hvad postdirektören i Malmö distrikt meddelat ha vid *Titanics* undergång gått förlorade 3 postanvisningsförteckningar från postkontoret i Malmö, hvarifrån all värdepost från Sverige till Amerika utvexlas. 78 postanvisningar till olika orter inom Förenta Staterna å ett sammanlagdt belopp af 12,035 kr. 17 öre samt 4 postanvisningar till orter i Canada å ett sammanlagdt belopp af 977 kr. 85 öre ha gått förlorade. Utrikespostanvisningsexpeditionen har redan gått i författning om att adressaterna till postanvisningarna komma att erhålla sina pengar så fort som omständigheterna tillåta. Att ett så jemförelsevis ringa antal postanvisningar funnits har berott derpå att under påskdagarna ett mindre antal postanvisningar inbetalats än hvad å andra tider vanligen är fallet.

Titanic medförde af svensk post sju brefpåsar, 23 korsbandssäckar, innehållande trycksaker, samt 212 rekommenderade försändelser, som afsändts långfredagen, påskafton och påskdagen.

De rekommenderade försändelserna, som troligen i genomsnitt ej varit ställda på högre belopp, äro med all sannolikhet förlorade för alltid. Visserligen utgår enligt den internationella öfverenskommelsen en till 36 kr. begränsad ersättning för hvarje rekommenderadt bref, men i ett sådant fall som detta har postverket ingen som helst skyldighet att lemna ersättning.

Hvad postanvisningarna beträffar ha deremot vederbörande afsändare eller, rättare kanske, mottagare ej att befara någon förlust. Postanvisningarna från hela Sverige hopsamlas i Malmö och omföras på listor, som vid framkomsten till New York i sin tur omföras och utsändas till adressaterna. Några penningebelopp ha sålunda ej medföljt *Titanic,* som endast haft att befordra nämnda förteckning. För postverket gäller det nu att med ledning af de hopsamlade postanvisningarna upprätta nya listor som komma att befordras till Amerika. Proceduren kommer dock sjelfklart att taga någon tid i anspråk.

* * *

Det borde varit svensk plåt i Titanic.

Exportföreningens direktör, John Hammar, har uttalat som sin och många fackmäns bestämda åsigt, att den ohyggliga katastrofen alldeles säkert skulle ha uteblifvit, om *Titanic* varit byggd af svensk i stället för engelsk plåt. Ångaren hade naturligtvis fått ett par väldiga bucklor och möjligen en eller annan läcka; deremot var det otänkbart, att den skulle så fullkomligt upprifvits, som fallet nu blef. Det svenska träkolsjernets mest utmärkande egenskap är dess seghet, medan det engelska koksjernet är sprödt, nästan som cement. Erfarenheten har ju också otaliga gånger vid grundstötningar både i svenska och utländska farvatten visat, hvilken motståndskraft den svenska plåten har.

Denna skillnad mellan svensk och utländsk jernplåt är naturligtvis ingen hemlighet vare sig för de engelska varfven eller de engelska rederierna, liksom icke heller orsaken till, att den engelska plåten föredrages, är det. Det är helt enkelt prisskillnaden, som ger utslaget.

Church of England hymn.

Det har upprepats på flera ställen, att musikkåren å *Titanic* spelade melodien till "Nearer, my God, to Thee" hela tiden efter olyckan. Faktum lär vara, att icke blott den melodien spelades utan flera andra, och det påstås, att den sista som utfördes när ångaren gick till botten, var följande vackra hymn:

God of mercy and compassion!
  Look with pity on my pain:
Hear a mournful, broken spirit
  Prostrate at Thy feet complain;
Many are my foes, and mighty;
  Strength to conquer I have none;
Nothing can uphold my goings
  But Thy blessed Self alone.

Saviour, look on Thy beloved;
  Triumph over all my foes;
Turn to heavenly joy my mourning,
  Turn to gladness all my woes;
Live or die, or work or suffer,
  Let my weary soul abide,
In all changes whatsoever
  Sure and steadfast by Thy side.

When temptations fierce assault me,
  When my enemies I find,
Sin and guilt, and death and Satan,
  All against my soul combined,
Hold me up in mighty waters,
  Keep my eyes on things above,
Righteousness, divine Atonement,
  Peace, and everlasting Love.

